

### **BAB III**

## **GAMBARAN UMUM FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR BAHAN BAKU YANG DITUJUKAN KEPADA INDUSTRI KOMPONEN OTOMOTIF**

### **A. Gambaran Umum Timbulnya Utang Bea Masuk Dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI)**

Dengan adanya perubahan sistem penetapan pungutan Bea Masuk dan Pajak Dalam Rangka Impor (PDRI) dari *official assessment* menjadi *self assessment*, sehingga penyampaian Pemberitahuan Impor Barang (PIB) oleh importir sendiri. Artinya importir diberi kewenangan, kepercayaan dan tanggung jawab untuk menghitung, membayar dan melaporkan sendiri besarnya pajak yang harus dibayar. *Self assessment* merupakan suatu sistem dimana pembayar pajak wajib melaporkan dasar dari perhitungan dari jumlah pajaknya dan biasanya dilampirkan perhitungannya dengan sejumlah pembayaran menurut anggapannya.

Konsekuensi dari dijalankannya sistem ini adalah bahwa importir harus benar-benar mengetahui tata cara perhitungan dan segala sesuatu yang berhubungan dengan kewajiban pabean. Importir harus membayar Bea Masuk dan PDRI, menghitung besar Bea Masuk dan pajak, memahami dan menanggulangi jika terdapat kesalahan atau pelanggaran, dan sanksi yang akan diterima bila melanggar ketentuan-ketentuan aturan kepabeanan.

Oleh karena itu importir pada saat mengajukan PIB harus memenuhi kewajiban pabean. Kewajiban pabean tersebut tidak hanya yang berkaitan dengan

persyaratan impor tetapi juga ia harus memberitahukan dengan benar tentang importasi barang yang dilakukannya mencakup jumlah, harga, jenis, dan pembebanan atau tarif barang tersebut sehingga perhitungan pungutan atas Bea Masuk dan PDRI nya telah semestinya.

## **B. Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor**

### **B.1. Dasar Pemberian Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Sebagaimana ditetapkan dalam Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN), dalam rangka pembangunan jangka panjang, kebijaksanaan pembangunan perdagangan diarahkan untuk meningkatkan efisiensi perdagangan dalam dan luar negeri serta lebih memperlancar arus barang dan jasa. Tujuannya agar tercipta keadaan dan perkembangan harga yang layak dan bersaing, dalam rangka menunjang usaha peningkatan produksi dan ekspor, perluasan lapangan kerja, peningkatan pendapatan rakyat serta pemantapan stabilitas ekonomi.

Dalam upaya mencapai pertumbuhan ekonomi yang tinggi menurut GBHN maka industri memegang peranan yang penting sebagai penggerak perekonomian. Seiring dengan penetapan GBHN, pemerintah juga menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) untuk tahun 2004-2009 yang dimuat dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 7 tahun 2005. Dengan strategi pembangunan yang dimaksud selama kurun waktu 2005-2009, sektor industri diharapkan tumbuh sebesar 8,56% per tahun. Penentuan industri prioritas, dilakukan melalui analisis daya saing internasional dan pertimbangan besarnya potensi Indonesia yang dapat digunakan dalam rangka menumbuhkan industri.

Dalam jangka panjang pengembangan industri diarahkan pada penguatan, pendalaman dan penumbuhan klaster pada kelompok industri berikut :

- 1) Industri Agro;
- 2) Industri Alat Angkut;
- 3) Industri Telematika;
- 4) Basis Industri Manufaktur; dan
- 5) Industri Kecil dan Menengah Tertentu.

Pokok-pokok rencana aksi dalam jangka menengah untuk industri alat angkut, termasuk di dalamnya alat angkut darat, yaitu industri kendaraan bermotor, adalah dengan memfokuskan peningkatan kemampuan industri komponen. Sebagai pendukung industri kendaraan bermotor, industri komponen menjadi bagian fokus kebijakan pemerintah dalam rangka pencapaian target dari pokok rencana pemerintah yang telah ditetapkan.

## **B.2. Peraturan Pemberian Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Sejak kemerdekaan, peraturan perundang-undangan yang dipakai masih menggunakan peraturan lama yang berasal dari pemerintah Hindia Belanda, yang mendapat perubahan dan tambahan. Undang-Undang itu seperti Indische tarief Wet (Undang-Undang tarif Indonesia) Staatsblad tahun 1873 nomor 35, Rechten Ordonantie (Ordonasi Bea) Staatsblad tahun 1882 nomor nomor 240, dan Tarief Ordonantie (Ordonansi Tarif) Staatsblad 1910 nomor 628, serta beberapa Ordonansi Cukai.

Semula berdasarkan Pasal 1 Regeringsverordening 31 Maret 1937 (Staatsblad Th.1937 No.184), fasilitas pembebasan dan pengembalian Bea Masuk

hanya diberikan atas bahan-bahan yang diimpor oleh produsen-eksportir. Namun ketentuan tersebut kini dirasakan sudah tidak sesuai lagi dengan keadaan dewasa ini. Hal itu disebabkan karena kegiatan ekspor selain dilakukan oleh bentuk dan jenis usaha tersebut, juga dilakukan oleh perusahaan-perusahaan penanaman modal asing (PMA) dalam rangka UU No.1 tahun 1967 jo.UU No.11 tahun 1970 dan perusahaan-perusahaan dalam rangka penanaman modal dalam negeri (PMDN) menurut UU No.6 tahun 1968 jo. UU No.12 tahun 1970. Selain itu terdapat juga eksportir yang tidak memproduksi sendiri barang-barang hasil produksi yang diekspornya.

Setelah reformasi kepabeanan dan diundangkannya Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan ketentuan mengenai pembebasan Bea Masuk mengalami perubahan. Fasilitas pembebasan Bea Masuk tidak hanya terbatas diberikan kepada produsen-eksportir.

Saat dikeluarkannya Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 34/PMK.011/2007, permohonan pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor diajukan sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan. Berdasarkan ketentuan peralihan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006, urusan kepabeanan yang pada saat berlakunya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2000 belum dapat diselesaikan, penyelesaiannya dilakukan berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang meringankan setiap orang. Dengan demikian PMK

No.34/PMK.011/2007 mengacu kepada Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Peraturan mengenai fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan diatur dalam Pasal 25 dan 26. Secara umum bentuk pembebasan Bea Masuk, maka Pasal 25 merupakan bentuk pembebasan mutlak. Sedangkan Pasal 26 mengatur mengenai bentuk pembebasan relatif. PMK No.34/PMK.011/2007 merupakan pembebasan Bea Masuk sebagai bentuk pembebasan relatif, dalam arti bahwa pembebasan yang diberikan didasarkan pada beberapa persyaratan dan tujuan tertentu, sehingga terhadap bahan baku komponen kendaraan bermotor impor dapat diberikan pembebasan Bea Masuk. Secara umum dapat disebut pembebasan relatif karena bersifat nasional untuk sektor tertentu, dan terdapat persyaratan tertentu di dalamnya.

Sebelumnya, Pemerintah melalui Menteri Keuangan telah memberikan fasilitas serupa kepada industri komponen kendaraan bermotor. Pada tahun 2000 Menteri Keuangan menerbitkan Keputusan Menteri Keuangan (KMK) Nomor 97/KMK.05/2000 tentang keringanan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor. Melalui KMK tersebut bahan baku yang diberi fasilitas tarif Bea Masuknya diberi keringanan menjadi 5%.

Ketentuan pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 tahun 2005 yang berlaku saat Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007 tentang Kepabeanan adalah sebagai berikut ini :

Pasal 26 ayat (2) UU No.10 tahun 1995

”Perubahan atas barang impor yang dapat diberikan pembebasan atau keringanan berdasarkan tujuan pemakaiannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur oleh Menteri.”<sup>82</sup>

Sedangkan ayat (1) yang dimaksud pasal tersebut dalam huruf b. disebutkan :

Pasal 26 ayat (1) huruf b UU No.10 tahun 1995

”Pembebasan atau keringanan Bea Masuk dapat diberikan atas impor barang dan bahan dalam rangka pembangunan dan pengembangan industri untuk jangka waktu tertentu.”<sup>83</sup>

Undang-Undang Kepabeanan tersebut mendelegasikan wewenang kepada Menteri Keuangan untuk mengatur lebih lanjut dalam menentukan barang impor yang dapat diberikan pembebasan atau keringanan. Berdasarkan pasal tersebut, maka Menteri Keuangan menerapkan Kebijakan Pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/PMK.011/2007 tanggal 3 April 2007 sebagai dasar pemberian fasilitas, untuk jangka waktu satu tahun sampai berakhir masa berlakunya pada Mei 2008.

Perlu diketahui bahwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, Pasal 26 ayat (2) telah dihapus. Berdasarkan penghapusan pasal tersebut maka Menteri Keuangan kehilangan kewenangannya untuk mengeluarkan kebijakan pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk. Ketentuan yang kini berlaku setiap pembebasan Bea Masuk harus ditetapkan melalui Undang-Undang, bukan menggunakan Peraturan Menteri Keuangan seperti yang berlaku sebelumnya.

---

<sup>82</sup> Republik Indonesia, Undang-Undang Kepabeanan No.10 tahun 1995, Pasal 26 ayat (2)

<sup>83</sup> *ibid.* , Pasal 26 ayat (1) huruf b

### **Peraturan Yang Terkait :**

Peraturan-peraturan yang terkait dimaksudkan sebagai peraturan-peraturan yang berlaku untuk fasilitas pembebasan bea masuk atas impor bahan baku pembuat komponen kendaraan bermotor. Secara berurutan dapat disebutkan sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3612) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2006 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4661);
2. Keputusan Presiden Nomor 20/P Tahun 2005;
3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 110/PMK.010/2006 tentang Penetapan Sistem Klasifikasi Barang Dan Pembebanan Tarif Bea Masuk Atas Barang Impor.
4. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/PMK.011/2007 tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor.
5. Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-19/BC/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/PMK.011/2007 tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor.

### **B.3. Jenis Bahan Baku yang Mendapat Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor yang mendapatkan pembebasan Bea Masuk merupakan jenis bahan baku yang belum mampu diproduksi oleh industri dalam negeri, atau dengan kata lain tidak dapat diperoleh dari dalam negeri. Jenis bahan baku tersebut masuk dalam pos tarif HS mulai dari 7208 sampai 8544.<sup>84</sup> Dilihat dari jenisnya sebagian besar terdiri dari kelompok logam seperti : besi, baja, stainless steel, nikel, seng, aluminium. Tarif Bea Masuk bahan baku tersebut sebelum mendapat pembebasan besarnya bervariasi antara 5% sampai 15%.

### **B.4. Syarat-Syarat Dan Prosedur Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

#### **a. Syarat-syarat untuk Memperoleh Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Secara umum syarat-syarat untuk memperoleh fasilitas pembebasan Bea Masuk sesuai PMK No.34/PMK.011/2007 dan P-19/BC/2007 adalah sebagai berikut :

1. Pihak yang mengimpor adalah hanya pengusaha industri komponen kendaraan bermotor.
2. Bahan yang diimpor adalah yang digunakan untuk kepentingan industri yang bersangkutan.
3. Memiliki izin usaha Industri dari Instansi yang berwenang.
4. Memiliki peralatan yang memadai untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor sesuai dengan jenis komponen yang akan diproduksi.

---

<sup>84</sup> terlampir.

## **b. Prosedur untuk Memperoleh Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Industri komponen kendaraan bermotor untuk mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk harus mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai dengan menggunakan formulir dalam lampiran Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-19/BC/2007

Permohonan untuk memperoleh pembebasan Bea Masuk tersebut dilampiri dokumen-dokumen sebagai berikut :

- a. Fotokopi Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) yang telah dilegalisir oleh instansi terkait atau memperlihatkan dokumen aslinya kepada Pejabat Direktorat Fasilitas Kepabeanan;
- b. Fotokopi Izin Usaha Industri yang telah dilegalisir atau dengan memperlihatkan dokumen aslinya kepada Pejabat Direktorat Fasilitas Kepabeanan;
- c. Konversi kebutuhan bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor;
- d. Daftar Bahan Baku yang akan diimpor yang meliputi nama barang, spesifikasi teknis, negara asal, pelabuhan bongkar, jumlah dan nilai bahan baku;
- e. Surat Asli hasil verifikasi kebutuhan bahan baku dari Surveyor yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- f. Fotokopi Angka Pengenal Importir/Angka Pengenal Importir Terbatas (API/APIT).<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Departemen Keuangan Republik Indonesia, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-19/BC/2007.

## **B.5. Hak dan Kewajiban Pemberi dan Penerima Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Penerima fasilitas pembebasan Bea Masuk berhak mengimpor sejumlah barang yang tercantum di dalam Keputusan Pembebasan Bea Masuk, dan memperoleh pembebasan senilai pungutan pembebasan Bea Masuk atas bahan baku yang diimpor.

Di samping hak yang diperolehnya, industri komponen kendaraan bermotor yang mendapatkan pembebasan Bea Masuk wajib :

- a. Menyelenggarakan pembukuan pengimporan bahan baku komponen kendaraan bermotor untuk keperluan audit di bidang kepabeanan.
- b. Menyimpan dan memelihara untuk sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) tahun terhitung sejak realisasi impor pada tempat usahanya, dokumen, catatan-catatan dan pembukuan sehubungan dengan pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk.
- c. Menyimpan dan menyampaikan laporan tentang realisasi impor kepada Direktur Jenderal Bea dan Cukai u.p. Direktur Audit.<sup>86</sup>

## **B. 6.Sanksi**

Apabila pada saat pengimporan barang yang telah mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk ternyata tidak memenuhi ketentuan jumlah, jenis, spesifikasi barang yang tercantum dalam daftar barang, maka tetap dipungut Bea Masuk dan pungutan impor lainnya.

---

<sup>86</sup> *ibid.*

Jika terjadi penyalahgunaan penggunaan barang yang telah mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk ternyata tidak digunakan untuk kepentingan industri yang bersangkutan maka akan mengakibatkan batalnya fasilitas Bea Masuk yang diberikan atas barang tersebut sehingga Bea Masuk yang terutang harus dibayar dan dikenakan sanksi administrasi berupa denda sebesar 100% (seratus persen) dari kekurangan Bea Masuk.

## **C. Industri Komponen Otomotif**

### **C.1. Pola dan Perkembangan Industri Otomotif di Indonesia**

Pembangunan industri adalah bagian dari usaha jangka panjang untuk merombak struktur ekonomi yang tidak seimbang atau terlalu bercorak pertanian ke arah struktur ekonomi yang lebih kokoh dan seimbang antara pertanian dan industri. Tujuannya adalah untuk memperluas kesempatan kerja, memperluas kesempatan berusaha, memperluas ekspor, menghemat devisa, menunjang pembangunan daerah, dan memanfaatkan sumber alam dan energi serta sumber daya manusia.<sup>87</sup>

Dari segi pembangunan nasional, industri otomotif memegang peranan yang cukup besar, baik ditinjau sebagai bagian dari pengembangan industri maupun sarana pembangunan. Sebagai bagian industri nasional, peranan industri otomotif:

1. Mempunyai kaitan ke depan dan ke belakang (*interlinkage*) yang banyak atau multi kompleks;

---

<sup>87</sup> Erman Yogasara, "Kebijakan Pemerintah Dalam Pengembangan Industri otomotif", *Industri Otomotif Menjelang Tinggal Landas*. ed.DR. Ir. Sri-Bintang Pamungkas, (Jakarta:Yayasan Bina Pembangunan,1986), hal.4

2. Menyediakan lapangan kerja yang cukup berarti, baik melalui penyerapan langsung maupun efek berganda (satu berbanding lima);
3. Wahana peningkatan *skill, know how* dan alih teknologi;
4. Dapat menghemat devisa; dan
5. Peningkatan *value added* bahan dalam negeri.<sup>88</sup>

Perkembangan industri otomotif di Indonesia dimulai dengan pengimporan produk-produknya dalam keadaan jadi atau CBU (*Completely Built Up*) untuk memenuhi kebutuhan yang sangat meningkat dari pembangunan ekonomi pada Pelita I. Selanjutnya sejak Pelita II, usaha mengubah kegiatan perdagangan ke arah industri mulai dilakukan dengan membatasi pemasukan produk-produk otomotif secara CBU dan menggantinya dengan pemasukan secara CKD (*Completely Knocked Down*). Maka sejak itu mulailah berkembang industri peralatan produk-produk otomotif di Indonesia. Sejalan dengan itu, tumbuh pula industri komponen yang pasarannya memenuhi kebutuhan suku cadang bagi keperluan pemeliharaan produk-produk otomotif. Hal ini menjadi pendorong pula untuk mengganti kebijaksanaan pengimporan bentuk CKD dengan kebijaksanaan pengimporan bentuk CKD minus yang akan menjadi cikal bakal pengembangan industri otomotif ke arah *full manufacturing* melalui program penanggalan.<sup>89</sup>

Industri otomotif secara integral dapat dilihat sebagai berikut<sup>90</sup> :

1. Industri pembuatan komponen dan *parts*
2. Industri perakitan

---

<sup>88</sup> R.P. Napitupulu, "Kebijaksanaan Pengembangan Industri Kendaraan Bermotor", *ibid.*, hal.100

<sup>89</sup> Erman Yogasara, "Kebijakan Pemerintah Dalam Pengembangan Industri otomotif", *ibid.*, hal.6

<sup>90</sup> R.P. Napitupulu, *op.cit.* hal.101

3. Organisasi penjualan, baik sebagai agen tunggal maupun distributor, termasuk *after sales service, authorized services* dan pengadaan *after market spare parts*.

## **C.2. Struktur Industri Komponen Otomotif di Indonesia**

Industri suku cadang otomotif merupakan bentuk industri hilir dari keseluruhan rantai nilai industri otomotif. Industri komponen otomotif menghasilkan input bagi industri-industri otomotif yang lebih besar yang menghasilkan produk-produk otomotif berupa kendaraan-kendaraan bermotor dan berbagai jenis alat angkut. Jika dilihat dari segi kegunaannya, komponen-komponen otomotif tersebut dapat dikategorikan menjadi beberapa bentuk yaitu :

- 1) Komponen Spesifik (*Specific or original components*);

Komponen otomotif jenis ini merupakan komponen otomotif yang spesifik diproduksi untuk jenis-jenis merek kendaraan tertentu. Pada umumnya, komponen otomotif jenis ini merupakan *in house product* yaitu diproduksi oleh perusahaan-perusahaan komponen yang berafiliasi dengan perusahaan otomotif perakitan.

- 2) Komponen Umum (*General or universal*);

Komponen otomotif jenis ini dapat digunakan pada semua jenis atau banyak jenis merek kendaraan. Selain itu, pada umumnya lebih bersifat *out-house product* yaitu dibuat oleh perusahaan-perusahaan komponen yang tidak mempunyai afiliasi dengan perusahaan otomotif perakitan.

- 3) Komponen Aksesoris (*Accessories*);

Merupakan komponen-komponen otomotif yang bukan merupakan bagian dari perlengkapan-perengkapan standar dari sebuah kendaraan bermotor.

Misalnya busi (*spark plug*), jenis-jenis kaca film, bentuk-bentuk kaca spion dan lain-lain. Komponen-komponen jenis ini biasanya banyak diproduksi bebas di pasar atau bersifat *out-house product*.<sup>91</sup>

Mengenai industri komponen, di Indonesia dianut pembagian sebagai berikut:

1. Industri pembuat *general components*.

*General components* yang dimaksud baik yang dipakai sebagai OEM (*Original Equipment Manufacturer*/produsen peralatan asli) maupun *after market*(*genuine non-genuine spare parts*). Beda utama antara OEM, *genuine* dan *non-genuine spare parts*, terutama terletak pada spesifikasi tekniknya dan *quality control* atau biasanya disebut standarisasi dan toleransi yang harus dipenuhi. Umumnya industri pembuat *general components* dapat meladeni seluruh merek dan tipe/model kendaraan bermotor, sehingga dalam operasinya dapat lebih lincah dan responsif terhadap perubahan pasar, dan tidak terikat (*independent*) pada merek tertentu. Melihat cirinya, produksi industri *general components* tidak hanya ada di dalam negeri, tetapi dapat memasuki pula pasar internasional, sepanjang memiliki daya saing yang tangguh.

2. Industri *major components*.

Melalui *engine, transmission system, axle/rear axle, suspension system, dan steering system*. Pada umumnya, industri kendaraan bermotor (*automobile manufacturer*) lebih mengkonsentrasikan dirinya dalam pembuatan *major*

---

<sup>91</sup> Yan Rianto, *et.al. Studi Model Technological Learning Di Industri Kecil dan Menengah, Studi Kasus:UKM Suku cadang otomotif*. (Jakarta:Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 2005), hal.29-30

*components*, karena di sinilah letak kekhususan atau kelebihan mereknya, yaitu berupa keunggulan teknologinya. Tanpa sesuatu ikatan penggunaan *major components*, maka sulit dipertukarkan (*interchangeable*) antar merek-merek atau antar negara pembuat. Faktor-faktor yang berpengaruh dalam rancangan *major components*, terutama adalah iklim, mutu jalan (*soil condition*), perilaku dalam pengoperasian kendaraan dan tingkah laku pengemudi (melibatkan soal budaya bangsa), sehingga untuk tiap-tiap negara perlu penyesuaian. Namun demikian, tidak bertarti kemungkinan untuk ekspor menjadi tertutup.

3. Komponen yang pengadaannya menjadi tanggung jawab agen tunggal/pemegang merek.

Umumnya termasuk produk berupa *metal forming parts* dan *pressing parts* seperti *chassis/frame*, *body parts/shell*, *cabin* dan *fuel tank*. Pembuatan komponen tersebut diserahkan kepada agen tunggal/pemegang merek, karena terkait dengan bentuk dan *contour* kendaraan yang biasanya dirancang bersama pihak prinsipal. Pasaran untuk komponen ini juga dapat diperluas ke luar negeri melalui prinsipalnya.<sup>92</sup>

### c. Peran dan Profil Industri Komponen Otomotif di Indonesia

Industri otomotif merupakan industri yang diandalkan untuk membangun perekonomian di setiap negara, tidak terkecuali Indonesia. Hal ini disebabkan setiap bidang usaha memerlukan alat transportasi untuk menjalankan kegiatan usahanya, serta kebutuhan individu terhadap alat transportasi untuk menunjang

---

<sup>92</sup> *ibid.* hal.101-102

mobilitasnya juga semakin meningkat. Oleh karena itu sebagai upaya pemerintah untuk mengembangkan industri otomotif, pemerintah berupaya menguatkan industri pendukungnya yaitu industri komponen otomotif.

Untuk mengetahui perkembangan kondisi industri komponen otomotif di Indonesia dapat ditelusuri dari posisi rantai industri otomotif dalam satu kesatuan.

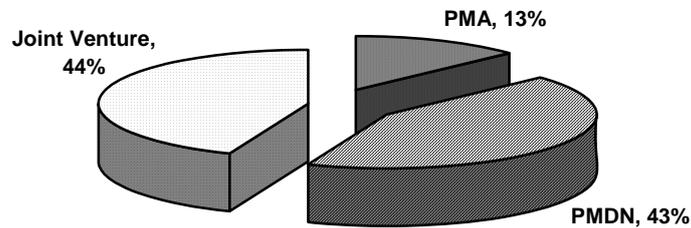
**Tabel III.1**  
**Posisi Industri Otomotif di Indonesia Tahun 2007-2008**

No.	Keterangan	Tipe Industri			
		Mobil	Motor	Komponen	Total
1.	Jumlah Industri	37	77	± 350	464
2.	Investasi (Triliun Rp.)	3.4	3.0	7.5	13.9
3.	Kapasitas Tahunan	855.000	6.575.000	± 150 <i>item</i>	-
4.	Tenaga Kerja	35.270	30.000	± 120.000	±185.000
5.	Ekspor (Juta USD)	255,0	28,9	1.482,7	1.766,2
6.	Impor (Juta USD)	1.327,2	21,1	2.814,1	4.162,4

Sumber : GIAMM

Dari segi jumlah, perusahaan industri komponen di Indonesia berjumlah paling banyak yaitu 350 perusahaan, dengan 150 jenis produk komponen yang dapat dihasilkan.

Investasi yang ditanamkan pada industri komponen otomotif nilainya sangat tinggi mencapai 7,5 triliun Rupiah. Investasi tersebut terbagi menjadi Penanaman Modal Asing (PMA), Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN), dan Joint Venture (JV). Pelaku industri komponen otomotif di Indonesia sampai tahun 2008 masih dikuasai oleh perusahaan-perusahaan PMA dan 44% di antaranya merupakan perusahaan Jepang.



**Grafik III.1.**  
**Kategori Perusahaan Komponen Otomotif Berdasarkan Jenis Investasi**

Sumber : GIAMM, diolah

Berdasarkan jenis investasinya, perusahaan yang merupakan modal asing (PMA) sebanyak 19 perusahaan (13%), perusahaan yang berbentuk PMDN berjumlah 59 perusahaan (43%), dan sisanya 62 perusahaan (44%) merupakan perusahaan yang berbentuk *Joint Venture* dengan Jepang.

Ditambahkan lagi, industri komponen membuka lapangan kerja yang luas sebanyak 120.000 tenaga kerja, 65% lapangan kerja yang tersedia dari seluruh industri otomotif dalam negeri. Hal lain yang turut mempengaruhi peran industri komponen dalam perekonomian adalah tingginya nilai ekspor dan impor.

Industri komponen otomotif menjadi salah satu industri pionir di Indonesia. Dengan demikian industri tersebut tergolong sebagai industri potensial yang menjadi unggulan. *Roadmap* yang disusun oleh Kadin membagi industri unggulan menjadi tiga golongan : Pendobrak pertumbuhan ekonomi, peningkatan daya saing investasi dan daya saing bangsa, serta penggerak pencipta lapangan kerja dan penurunan angka kemiskinan.

**Tabel III.2.**  
**Industri Potensial Menurut *Roadmap* KADIN**

<b>SEPULUH INDUSTRI UNGGULAN MENURUT <i>ROADMAP</i> KAMAR DAGANG INDUSTRI INDONESIA</b>	
<b>Industri Unggulan Pendobrak Pertumbuhan Ekonomi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Industri Tekstil dan Produk Tekstil, Sepatu dan Alas Kaki</li> <li>2. Industri Elektronika dan Komponen Elektronika</li> <li>3. Industri Otomotif dan Komponen Otomotif</li> <li>4. Industri Perkapalan</li> </ol>
<b>Industri Unggulan Peningkatan Daya Tarik Investasi dan Daya Saing Bangsa</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Industri Pengembang Infrastruktur, seperti: Industri Pembangkit Sumber Energi, Industri Telekomunikasi, Pengembang Jalan Tol, Konstruksi, Industri Semen, Baja, dan Keramik</li> <li>6. Industri Barang Modal dan Perkakas</li> <li>7. Industri Petrokimia Hulu/Antara, Termasuk Industri Pupuk</li> </ol>
<b>Industri Unggulan Penggerak Pencipta Lapangan Kerja dan Penurunan Angka Kemiskinan</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>8. Industri Pengolahan Hasil Laut dan Kemaritiman</li> <li>9. Industri Pengolahan Hasil Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perkebunan, termasuk Industri Makanan dan Minuman</li> <li>10. Industri Berbasis Tradisi dan Budaya, utamanya : Industri Jamu, Kerajinan Kulit Rotan dan Kayu (Permebelan), Rokok Kretek, Batik, dan Tenun Ikat</li> </ol>

Sumber : Kadin, dalam Harian Seputar Indonesia tanggal 12 Mei 2008

Menurut *roadmap* Kadin tersebut, industri otomotif dan komponen otomotif termasuk kelompok industri unggulan pendobrak pertumbuhan ekonomi. Sektor industri diandalkan sebagai sebagai pendorong perekonomian negara agar negara mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dimana selanjutnya akan mampu meningkatkan kesejahteraan rakyatnya. Artinya industri komponen otomotif berperan penting sebagai salah satu industri yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan industri komponen otomotif yang maksimal akan menjadi pendobrak pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

**BAB IV**

**ANALISIS FASILITAS PEMBEBASAN BEA MASUK ATAS IMPOR  
BAHAN BAKU UNTUK PEMBUATAN KOMPONEN KENDARAAN  
BERMOTOR (TINJAUAN TERHADAP PMK No.34/PMK.011/2007)**

Bab ini akan menganalisis latar belakang, faktor penunjang dan penghambat, serta pencapaian sasaran dan tujuan diberikannya insentif dalam bentuk fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor. Penjelasan serta analisis didasarkan pada konsep serta teori yang telah dikemukakan sebelumnya, ketentuan perpajakan, hasil wawancara penulis dengan narasumber, serta interpretasi terhadap data-data pendukung yang terkait.

**A. Pertimbangan yang Melatarbelakangi Perumusan Kebijakan Fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas Impor Bahan Baku untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor (PMK Nomor 34/PMK.011/2007)**

Fokus kebijakan pemerintah dalam lingkup ekonomi makro salah satunya adalah sektor industri. Sektor industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri mendapat perhatian dari pemerintah sebagai bentuk strategi untuk mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri.

Sejak diundangkannya Undang-Undang (UU) Nomor 10 sampai mengalami reformasi kepabeanan dan UU Nomor 17 tahun 2006 sebagai pengganti UU Nomor 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan lebih ditegaskan peran

Bea Masuk. Bea Masuk digunakan sebagai instrumen kebijakan fiskal di bidang kepabeanan. Salah satunya seperti ketentuan yang menyebutkan bahwa pembebasan Bea Masuk dapat diberikan kepada barang atau bahan untuk pembangunan dan pengembangan industri dalam negeri.

Fenomena serbuan masuknya barang-barang impor merupakan suatu fenomena yang menyebabkan tingkat persaingan global yang semakin ketat. Di bidang industri, melalui peningkatan daya saing, pemerintah menerapkan strategi industrialisasi yang bersifat multidimensional. Oleh karena itu institusi kepabeanan sebagai fasilitator melalui pemberian fasilitas kepada industri.

#### **A.1.Kondisi yang Dihadapi Industri Komponen Kendaraan Bermotor**

Departemen Perindustrian yang memiliki tanggung jawab sektoral terhadap industri dalam negeri, dalam hal ini industri komponen kendaraan bermotor nasional, memantau perkembangan dan mengetahui dengan pasti kondisi yang sedang dihadapi industri tersebut. Lebih lanjut lagi, dalam wawancara dengan Subagio selaku pejabat Departemen Perindustrian, pihak perumus atau pembuat kebijakan (*policy maker*), dinyatakan bahwa kebijakan pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor dikeluarkan pemerintah dengan mempertimbangkan kondisi-kondisi yang dihadapi industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri sebagai berikut :

1. Seiring dengan kebijakan penguatan industri kendaraan bermotor dalam negeri untuk mendorong pertumbuhan ekonomi. Industri komponen kendaraan bermotor sebagai bagian dari mata rantai industri otomotif nasional.

Di setiap negara, termasuk Indonesia, industri kendaraan bermotor merupakan industri unggulan. Menurut Noegardjito dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO), Indonesia merupakan salah satu negara terkuat di ASEAN dalam hal industri otomotif selain Malaysia, Filipina, dan Thailand.<sup>93</sup> Peran industri kendaraan bermotor penting untuk menunjang perekonomian terutama karena sumbangan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nya cukup besar. Selain itu industri ini akan selalu mengalami pertumbuhan dan perkembangan di masa depan karena kebutuhan terhadapnya tidak pernah surut dari tahun ke tahun.

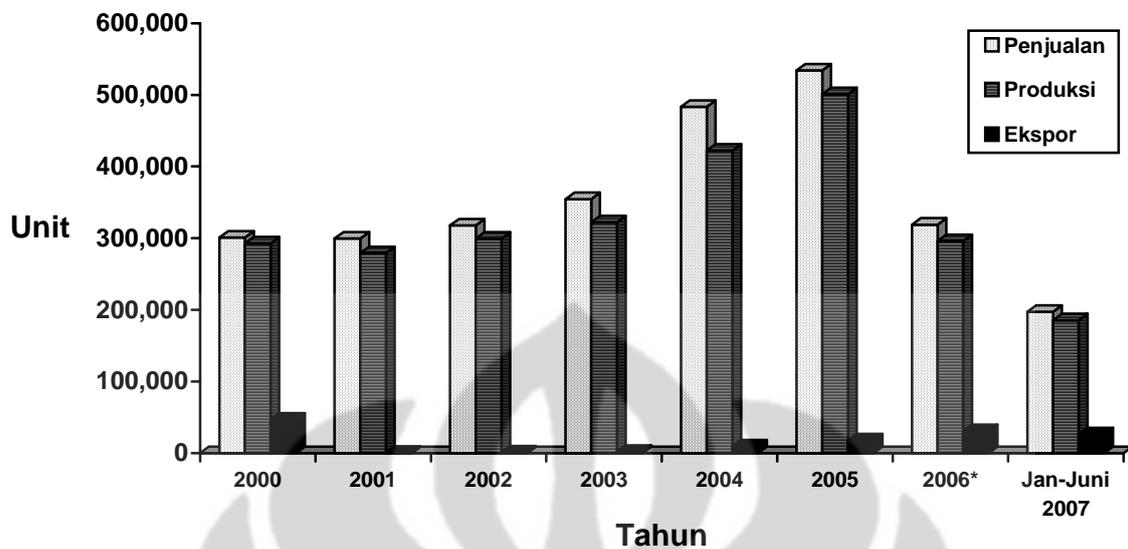
”Industri otomotif dan komponen otomotif itu sebagai industri unggulan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi... Karena itu industri penghasil kendaraan bermotor diunggulkan hampir di setiap negara.”<sup>94</sup>

Industri otomotif menjadi industri unggulan pendobrak pertumbuhan ekonomi. Perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam bidang usaha otomotif turut berperan menjalankan roda perekonomian negara dalam hal kegiatan usahanya mulai dari kegiatan produksi, penjualan, sampai memberikan sumbangan yang berarti karena mampu meningkatkan ekspor. Industri otomotif Indonesia sudah mampu mengekspor kendaraan bermotor dalam keadaan jadi (*Completely Built Up/CBU*). Oleh karena itu peran industri otomotif domestik dalam perekonomian dapat ditinjau dari tingkat penjualan, produksi, dan ekspor kendaraan bermotor berikut ini.

---

<sup>93</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, secretary of GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

<sup>94</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.



**Grafik IV.1**  
**Total Penjualan, Produksi dan Ekspor (CBU) Kendaraan Bermotor**  
**Tahun 2000-Juni 2007**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*	Jan-Juni 2007
Penjualan	300.965	299.599	317.748	354.629	483.148	533.917	318.904	197.250
Produksi	292.710	279.187	299.257	322.044	422.099	500.710	296.008	185.509
Ekspor CBU	47.001	323	1.258	2.046	9.572	17.805	30.974	26.365

\* Produksi dan penjualan di tahun 2006 sebagai dampak kebijakan kenaikan BBM

Sumber : GAIKINDO

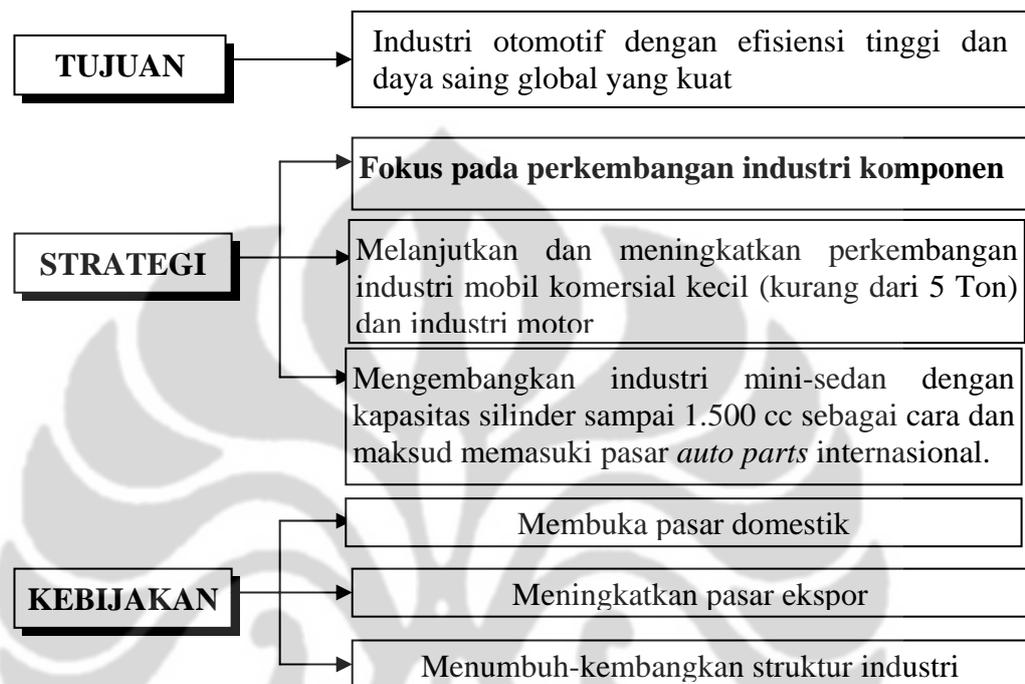
Pemerintah mengeluarkan kebijakan dalam rangka penguatan industri otomotif dalam negeri. Industri kendaraan bermotor tidak dapat dipisahkan dari industri komponen kendaraan bermotor sebagai industri hilirnya.

”..tidak dapat dielakkan ekonomi Indonesia juga ditunjang otomotifnya. Karena jadi andalan pemerintah senantiasa mengeluarkan kebijakan untuk mendukungnya. Menjadi salah satu negara terkuat otomotifnya di ASEAN sebagai timbal balik yang sepadan.”<sup>95</sup>

Oleh karena itu strategi industrialisasi yang dilakukan pemerintah mencakup keseluruhan bidang usaha otomotif, termasuk industri komponen sebagai

<sup>95</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

pendukungnya. Pokok-pokok tujuan, strategi, dan kebijakan dalam mata rantai industri otomotif menjadi rangkaian dalam Kebijakan Otomotif Indonesia yang ditetapkan sejak 1999.



**Gambar IV.1**  
**Kebijakan Otomotif Indonesia – 1999**

Sumber : GAIKINDO

Berdasarkan gambaran kebijakan otomotif Indonesia tersebut, strategi kebijakan utamanya adalah fokus kepada perkembangan industri komponen. Untuk dapat mendorong perkembangan dan pertumbuhan sektor otomotif, fokus kepada industri komponennya merupakan strategi kebijakan yang amat penting karena industri kendaraan bermotor tidak dapat berdiri tanpa pendukungnya, yaitu industri komponen kendaraan bermotor. Dengan demikian pemerintah perlu mendorong pertumbuhan dan perkembangan industri komponen untuk memajukan otomotif Indonesia.

”Jika ingin memajukan sektor industri, tidak hanya memajukan industri hulunya saja, industri hilirnya harus didukung juga agar dapat menciptakan sinergi yang menyeluruh untuk mencapai keberhasilannya. Dalam hal ini pemerintah menguatkan dulu industri pendukungnya, yaitu industri komponen kendaraan bermotor. Itu yang dituju kebijakan pemerintah”<sup>96</sup>

Oleh karena itu dalam rangka penguatan industri otomotif nasional, konsentrasi pemerintah tertuju kepada industri komponen kendaraan bermotor. Kebijakan pemerintah yang signifikan diharapkan mampu menguatkan industri komponen kendaraan bermotor untuk mendukung industri otomotifnya. Pentingnya peran industri komponen otomotif dalam negeri sebagaimana disampaikan Subagio sebagai berikut :

1. Menyerap lapangan kerja yang besar.
  2. Industri otomotif tidak dapat berdiri tanpa industri komponennya.
  3. Untuk dikonsentrasikan sebagai sektor prioritas perlu dikembangkan karena seluruh bidang usaha membutuhkan transportasi (komponen otomotif harus kuat).<sup>97</sup>
2. Sejak awal pertumbuhan dan perkembangan industri komponen otomotif di Indonesia sampai industri tersebut mengalami diversifikasi terhadap jenis-jenis produk yang mampu dihasilkannya, sebagian besar produk-produk tersebut memerlukan bahan baku yang tidak dapat diperoleh di dalam negeri sehingga harus impor.

Globalisasi ekonomi dan liberalisasi perdagangan internasional tidak dapat dihindari oleh setiap negara, tidak terkecuali Indonesia. Ketergantungan suatu negara terhadap negara-negara lain semakin tinggi baik sebagai negara sasaran produk-produk nasional maupun sebagai negara penyedia sumber daya. Bila

---

<sup>96</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

<sup>97</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

ditinjau dari Sumber Daya Alam (SDA), letak geografis, Sumber Daya Manusia (SDM), keadaan struktur ekonomi dan sosialnya maka sudah tentu setiap negara akan berbeda dengan negara lainnya. Perbedaan tersebut juga menyebabkan variasi barang dengan spesifikasi tertentu yang dihasilkan dari setiap negara. Perdagangan internasional tidak dapat dihindari guna memenuhi kebutuhan, dimana setiap negara mempunyai keunggulan sendiri dalam memproduksi suatu barang yang negara lain tidak dapat memproduksinya.

”Bahan baku yang dibutuhkan industri komponen terutama yang berbasis logam dengan spesifikasi tertentu belum mampu diproduksi oleh industri dalam negeri, bahkan Krakatau Steel pun belum mampu memproduksinya.”<sup>98</sup>

Masalah perbedaan spesifikasi barang juga dihadapi industri komponen kendaraan bermotor. Kebutuhan industri tersebut atas bahan baku dipenuhi melalui impor. Untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor sebagian besar jenis produknya berbasis bahan baku logam seperti besi baja. Namun material besi baja dengan spesifikasi tertentu belum dapat diperoleh di dalam negeri, sehingga terjadi ketergantungan impor produk besi baja di Indonesia.

Selain itu Indonesia sebagai anggota negara ASEAN juga memiliki komitmen yang harus dipenuhi, salah satunya ketentuan mengenai kendaraan bermotor yaitu harus memenuhi *ASEAN content*.

”Terlebih lagi ada ketentuan *ASEAN content*... sebagai syarat formalitas pos audit. Syarat *ASEAN content* harus lebih dari 40%. Artinya kandungan komponen dan bahan baku lokalnya harus lebih banyak.”<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

<sup>99</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, secretary of GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

ASEAN *content* dimaksud agar setiap kendaraan bermotor yang diproduksi oleh suatu negara ASEAN paling tidak harus mengandung nilai bahan baku dan komponen yang berasal dari negara-negara anggota ASEAN lebih dari 40% dari total seluruh nilai produk jadi kendaraan bermotor. Oleh karena itu untuk memenuhinya, produsen kendaraan bermotor memprioritaskan untuk memperoleh bahan baku dan komponen yang berasal lokal atau negara ASEAN lainnya.

Di Indonesia untuk menjalankan kegiatan industrinya dan mempertahankan tingkat usahanya, industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri harus mengimpor bahan baku. Data impor produk besi baja berikut ini mencerminkan sektor industri komponen kendaraan bermotor mendapatkan pasokannya dari luar negeri.

**Tabel IV.1**  
**Impor Produk Besi Baja Indonesia (US\$ Milyar)**

<b>PRODUK</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008 Forecast</b>
Baja Dasar	3,4	4,4	3,7	5,4	7,5
Baja Kasar	0,7	0,8	0,8	1,2	1,6
Baja Lembaran*	1,2	1,9	1,5	2,2	3,1
Baja Batangan*	0,5	0,9	0,7	1,0	1,4
Baja Lainnya	0,2	0,3	0,3	0,4	0,6
<b>TOTAL</b>	<b>6,0</b>	<b>8,3</b>	<b>7,0</b>	<b>10,2</b>	<b>14,3</b>

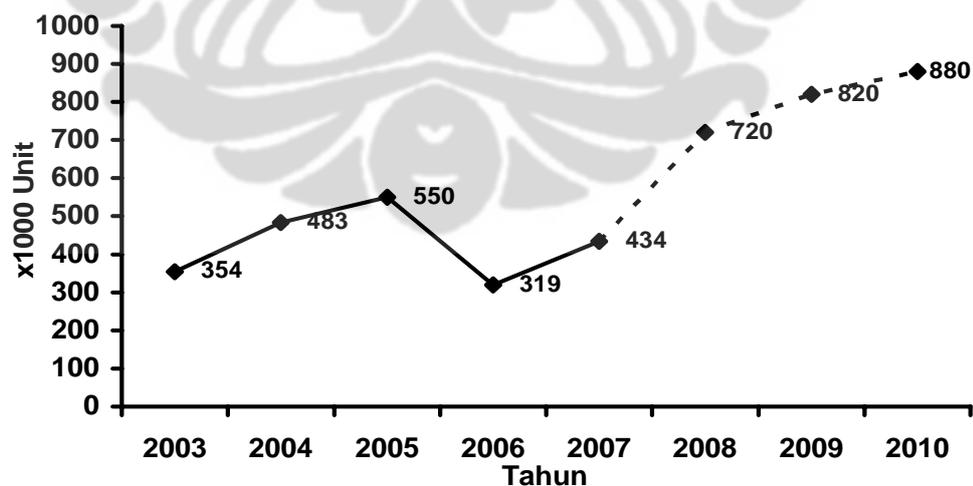
Keterangan :

\* Terkait dengan Otomotif Sektor (Besar Impor mengindikasikan ketergantungan pada pasokan dari luar negeri dan ancaman "shortage produksi" sebagai akibat keterbatasan Iron Ore), informasi dari steel mill (Jepang, Korea, Taiwan, India) : Harga Meningkatkan

Sumber : Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Departemen Keuangan.

Utilitas kapasitas produksi suatu perusahaan tidak akan maksimal jika input bahan baku yang dibutuhkan tidak memadai sehingga dapat menciptakan kondisi yang disebut ”*shortage produksi*”. Berdasarkan data impor produk besi baja Indonesia, setiap tahunnya jenis produk besi baja yang diimpor ke Indonesia nilainya semakin tinggi, kecuali di tahun 2006 akibat kenaikan harga Bahan Bakar Minyak menurunkan produksi kendaraan bermotor, sehingga kebutuhan bahan bakunya pun menurun. Hal tersebut mengindikasikan industri komponen kendaraan bermotor, yang sebagian besar produksinya membutuhkan besi baja, mengalami ketergantungan terhadap impor atas bahan bakunya. Perusahaan-perusahaan yang menghasilkan produk komponen otomotif terus-menerus melakukan impor terhadap bahan baku yang tidak dapat diperolehnya dari dalam negeri.

3. Tingginya permintaan terhadap kendaraan bermotor secara langsung meningkatkan kebutuhan terhadap komponennya.



**Grafik IV.2.**  
**Penjualan dan Proyeksi Penjualan Kendaraan Bermotor di Indonesia**

Sumber : GAIKINDO

Berdasarkan grafik tersebut dapat diproyeksikan bahwa permintaan terhadap kendaraan bermotor semakin meningkat. Pengecualian pada tahun 2006 terjadi penurunan penjualan karena kebijakan pemerintah yang menaikkan harga Bahan Bakar Minyak (BBM).

”...tidak ada satupun sektor yang tidak membutuhkan alat transportasi, sehingga kebutuhan akan kendaraan bermotor tidak pernah surut.”<sup>100</sup>

Semakin meningkatnya permintaan terhadap kendaraan bermotor, maka semakin meningkat juga kebutuhan komponennya. Kondisi demikian menyebabkan tingginya permintaan pasar dalam negeri terhadap komponen kendaraan bermotor. Namun ketika permintaan kendaraan bermotor tinggi, penawaran komponen kendaraan bermotor di pasar domestik rendah maka mengakibatkan produsen kendaraan bermotor lebih cenderung memilih untuk memperoleh komponen tidak hanya dari dalam negeri, tapi juga impor komponen.

Industri komponen otomotif dalam negeri menghadapi persaingan yang ketat dalam menghadapi serbuan produk komponen otomotif dari luar negeri, terutama dari negara ASEAN lainnya, sebagai penunjang produksi kendaraan bermotor dalam negeri. Grafik I.1. menunjukkan tingginya impor produk-produk komponen kendaraan bermotor. Ditambahkan lagi oleh Nasrudin Djoko Suryono, kondisi yang terjadi pada tahun 2005 dan 2006 perusahaan-

---

<sup>100</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

perusahaan komponen kendaraan bermotor mengalami penurunan penjualan yang drastis karena serbuan produk impor tersebut.<sup>101</sup>

Keadaan seperti ini semakin menajamkan bahwa terdapat distorsi terhadap produksi komponen kendaraan bermotor pada industri dalam negeri. Ditelusuri dalam rangka kerjasama negara ASEAN, penetapan tarif Bea Masuk atas impor komponen kendaraan bermotor sebagian besar sudah dikenakan tarif Bea Masuk 0% (nol persen), dan hanya sebagian kecil komponen otomotif yang masih dikenakan Bea Masuk paling tinggi 5% (lima persen).

”Untuk komponennya sendiri karena AFTA semua negara ASEAN tarifnya sudah 0%.”<sup>102</sup>

”Dalam harmonisasi negara ASEAN, di Indonesia sendiri pun untuk impor komponen kendaraan bermotor tarif Bea Masuk yang dikenakan sudah 0% (nol persen). Sejak tahun 2003 tarif Bea Masuk atas komponen kendaraan bermotor sebesar 0% sampai 5%. Setelah itu di tahun 2005, Bea Masuk untuk hampir seluruh jenis komponen kendaraan bermotor adalah 0%, dan hanya sebagian kecil yang tarif Bea Masuknya adalah 5%. Kondisi tersebut membuat komponen dalam negeri tidak mampu bersaing dengan produk impor.”<sup>103</sup>

Seperti disampaikan sebelumnya bahwa ketentuan ASEAN *content* membuat produsen kendaraan bermotor di dalam negeri cenderung memilih impor komponen kendaraan bermotor dari negara ASEAN lainnya. Di sisi lain pengusaha kendaraan bermotor yang melakukan impor komponen kendaraan bermotor tidak dibebani Bea Masuk karena tarif impor berdasarkan AFTA adalah 0%. Kondisi demikian menyebabkan melonjaknya serbuan produk

---

<sup>101</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nasrudin Djoko Suryono, Kepala Bidang Analisis Kepabeanaan dan Cukai II, Pusat Kebijakan Pendapatan Negara (PKPN) Badan Kebijakan Fiskal (BKF) Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008.

<sup>102</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

<sup>103</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

impor komponen kendaraan bermotor sehingga produk komponen dalam negeri tidak mampu bersaing. Daya saing komponen kendaraan bermotor hasil produksi dalam negeri kalah dengan produk impor karena atas bahan baku pembuatnya saja masih dikenakan tarif bervariasi antara 5% sampai 15%.

Penjelasan lebih lanjut diperoleh melalui wawancara dengan pihak dari Pusat Kebijakan Pendapatan Negara Badan Kebijakan Fiskal (BKF) sebagai berikut :

”..memang menjadi dilema tersendiri ketika pemerintah mengeluarkan kebijakan kepada suatu sektor industri tertentu. Bea Masuk 0% atas impor komponen tidak dapat dihindari karena sudah komitmen perjanjian dengan negara ASEAN untuk memajukan otomotif. Pola harmonisasi tarif antara industri hulu dan hilir juga terus dilakukan tapi memang ada benturan.”<sup>104</sup>

”Kalau bahan baku dijadikan 0% semua maka industri dalam negeri lainnya belum siap. Selain sudah menjadi komitmen perjanjian, target industri hilir yang mana yang masuk dalam rantai industri otomotif yang akan menikmati *di-supply*, tapi di lain pihak kondisinya berbeda. Ini juga dialami oleh industri telekomunikasi.”<sup>105</sup>

Jadi walaupun perlu harmonisasi tarif terhadap industri hulu maupun industri hilir terdapat hal yang tidak dapat dihindari, seperti komitmen antar negara, yang akhirnya terjadi benturan kebijakan. Komitmen terhadap perjanjian dengan negara-negara lain seperti perjanjian dalam FTA (*Free Trade Area*) tetap harus dipatuhi. Sedangkan kebijakan pemerintah dihadapkan kondisi yang dihadapi suatu sektor industri. Jika dipaksakan akan menimbulkan berbagai dampak negatif yang dihindari pemerintah sebagai bagian resiko tersebut. Namun perdagangan bebas dalam bentuk perjanjian-perjanjian

---

<sup>104</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Djaka Kusmartata, Kasubid Fasilitas Kepabeanan Bidang Analisis Kepabeanan dan Cukai, PKPN, BKF, Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008.

<sup>105</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nasrudin Djoko Suryono, Kabid Analisis Kepabeanan dan Cukai II, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008

seperti AFTA maupun perjanjian bilateral lainnya akan semakin tidak mampu dihindari.

”Perjanjian seperti FTA (Free Trade Area) juga akan semakin turunturun terus mengarah kepada *zero tariff*. Paling tidak 10 tahun dari sekarang...kejar-kejaran tarif banyak terjadi karena berbagai FTA.”<sup>106</sup>

Gambaran produk komponen kendaraan bermotor hasil produksi industri dalam negeri yang kurang bersaing dengan produk impor diungkapkan juga oleh Bapak Noegardjito sebagai salah satu pengusaha kendaraan bermotor yang tergabung dalam pengurus organisasi GAIKINDO (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia) dalam pernyataannya sebagai berikut :

”Kebijakan semestinya tidak boleh saling mendistorsi. Jika atas impor komponen kendaraan bermotor Bea Masuknya sudah 0%, menjadi terdistorsi ketika impor bahan baku untuk pembuatnya masih dikenakan tarif yang tinggi antara 5-20%. Kondisi ini memperlambat kemajuan otomotif Indonesia, yang sekarang ini kalah dengan Thailand, karena bahan baku di sana Bea Masuknya sudah 0% semua.”<sup>107</sup>

#### **Ilustrasi IV.1.**

Perusahaan A adalah perusahaan kendaraan bermotor yang membutuhkan *Block Engiene* (komponen kendaraan bermotor) berbahan baku *flat-steel* (baja lembaran). Alternatif I : Perusahaan A membeli komponen dari dalam negeri, yang atas bahan bakunya baja lembaran Bea Masuknya 5%, diperhitungkan sebagai pembentuk harga jual. Alternatif II : Perusahaan A mengimpor *block engiene* dari Malaysia dengan tarif AFTA 0%. Perusahaan yang membutuhkan *block engiene* tersebut tidak akan memperhitungkan Bea Masuk sebagai komponen dalam *price policy*. Karena itu perusahaan perakit

---

<sup>106</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nasrudin Djoko Suryono, Kabid Analisis Kepabeanan dan Cukai II, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008

<sup>107</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

kendaraan bermotor akan cenderung memilih alternatif II untuk langsung mengimpor komponen yang Bea Masuknya sudah 0%.

”..adanya ASEAN *content*..Perusahaan anggota GAIKINDO sebenarnya lebih suka *local purposes*, tapi karena ini bisnis berlaku hukum pasar dan mereka lebih baik impor daripada mahal beli dari dalam negeri.”<sup>108</sup>

Hukum mekanisme pasar jelas berlaku dan harga mempengaruhi permintaan. Oleh karena itu, menurut Noegardjito, kebijakan pembebasan Bea Masuk dalam PMK 34/PMK.011/2007 tersebut latar belakang utamanya adalah dikarenakan harmonisasi yang semestinya terjadi antara kebijakan yang dikeluarkan pemerintah. Baru kemudian tujuan lainnya agar dapat memajukan industri komponen dalam negeri menjadi pertimbangan selanjutnya.

## **A.2.Dasar Pertimbangan Pemberian Insentif Berupa Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**

Berdasarkan kondisi terkini yang dihadapi industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri, maka Pemerintah memiliki dasar-dasar pertimbangan perlunya diberikan insentif kepada industri komponen kendaraan bermotor. Hasil wawancara dengan pihak perumus kebijakan dapat diperoleh pemahaman mengenai dasar pertimbangan PMK No.34/PMK.011/2007 sebagai berikut :

Pemerintah perlu meningkatkan daya saing produk komponen kendaraan bermotor dalam rangka mendorong pertumbuhan industri komponen otomotif dalam negeri melalui stimulus produksi. Oleh karena itu insentif diberikan oleh

---

<sup>108</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, secretary of GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

pemerintah dengan cara pemberian fasilitas impor terhadap bahan baku yang dibutuhkan oleh industri tersebut.

”Kebijakan pembebasan Bea Masuk diterapkan pemerintah untuk memacu pertumbuhan industri komponen otomotif nasional seiring dengan kebijakan penguatan industri kendaraan bermotor di dalam negeri.”<sup>109</sup>

Sektor industri yang dituju adalah industri komponen kendaraan bermotor. Insentif secara khusus diberikan kepada perusahaan-perusahaan yang usahanya bergerak dalam sektor industri komponen kendaraan bermotor. Kebijakan perlu dikeluarkan pemerintah dalam rangka mendorong produksi perusahaan-perusahaan industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri.

Dalam merumuskan kebijakannya, pemerintah dalam hal ini Departemen Perindustrian dan Departemen Keuangan melakukan pembahasan bersama. Dasar pertimbangan tersebut selanjutnya memutuskan jenis insentif yang tepat untuk industri komponen. Menurut Bapak Subagio, insentif yang tepat untuk industri komponen kendaraan bermotor adalah jenis insentif impor untuk mempertahankan dan meningkatkan industri yang sudah berdiri, sebelum pemberian insentif stimulus penanaman investasi baru.

Oleh karena itu insentif pemerintah yang akan sangat dibutuhkan adalah fasilitas kepabeanan berupa pembebasan Bea Masuk atas impor bahan bakunya. Insentif lain yang ditawarkan untuk memajukan industri komponen kendaraan bermotor adalah usulan pemberian insentif fasilitas Pajak Penghasilan (PPh) dalam revisi PP Nomor 1 tahun 2008. Namun jika jenis insentif tersebut dibandingkan, industri komponen kendaraan bermotor lebih membutuhkan

---

<sup>109</sup> Wawancara dengan Bapak Nasrudin Djoko Suryono, Kabid Analisis Kepabeanan dan Cukai II, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008

insentif dalam hal inputnya, jadi secara krusial lebih diperlukan pembebasan Bea Masuk untuk bahan bakunya. Hal ini juga diungkapkan oleh Subagio sebagai berikut :

”*Option* Insentif yang dapat ditawarkan kepada industri komponen kendaraan bermotor terdiri dari pembebasan Bea Masuk dan fasilitas pengurangan PPh yang masuk dalam PP Nomor 1 tahun 2007. Namun jika dibandingkan, secara keseluruhan pengaruh yang akan menjadi hasil lebih besar adalah insentif Pembebasan Bea Masuk.”<sup>110</sup>

Berdasarkan fakta tersebut, sebelum pemerintah mempertimbangkan dan memutuskan untuk memasukkan industri komponen kendaraan bermotor dalam Revisi PP 1/2007, kebijakan krusial yang perlu ditindaklanjuti adalah kebutuhan terhadap bahan bakunya. Fasilitas pembebasan Bea Masuk ditujukan untuk industri yang telah berdiri, yang membutuhkan jenis insentif impor untuk mampu bertahan dan bersaing. Industri yang sudah ada menjadi prioritas pemberian insentif untuk mempertahankan dan meningkatkan pertumbuhannya. Dilihat dari tujuannya, sesuai dengan teori yang dikemukakan Hadi, tarif Bea Masuk sebagai instrumen kebijakan dalam hal ini fungsi *regulerend*. Bea Masuk dapat dijadikan instrumen kebijakan yang mempunyai fungsi untuk mengatur (*regulerend*) karena pemerintah memilih strategi industrialisasi dengan memanfaatkan Bea Masuk yang memiliki fungsi mengatur perlindungan dan kepentingan ekonomi, dalam hal ini untuk kepentingan industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri.

Peningkatan daya saing juga dimaksudkan agar memenuhi kebutuhan pasar dalam negeri terhadap produk komponen kendaraan bermotor. Selain itu agar

---

<sup>110</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

produk tersebut memiliki daya saing yang kompetitif di pasar domestik maupun pasar global.

”Industri komponen membutuhkan pembebasan Bea Masuk bahan baku untuk mempertahankan daya saing di pasar domestik maupun global....Kita sekarang kalah dari Thailand, yang dulu di bawah kita, karena di sana bahan bakunya sudah 0% semua.”<sup>111</sup>

Sebelumnya pada tahun 2000 telah dikeluarkan kebijakan pemberian fasilitas kepabeanan kepada industri komponen otomotif dalam Keputusan Menteri Keuangan (KMK) Nomor 97/KMK.05/2000 tentang keringanan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor. Melalui KMK tersebut bahan baku yang diberi fasilitas tarif Bea Masuknya diberi keringanan menjadi 5%.

”Keringanan Bea Masuk 5% pada saat itu belum mampu meningkatkan daya saing produk komponen otomotif.”<sup>112</sup>

Data yang diperoleh dari Departemen Perindustrian menunjukkan bahwa sebelum diberi keringanan pembebasan Bea Masuk, hampir semua perusahaan komponen kendaraan bermotor hanya menggunakan 30% dari kapasitas produksinya. Namun hasil evaluasi terhadap kebijakan tersebut juga menunjukkan bahwa keringanan Bea Masuk sampai 5% implikasinya tidak menghasilkan hasil yang signifikan dan belum mampu meningkatkan daya saing produk komponen kendaraan bermotor dalam negeri secara maksimal. Oleh karena itu, melalui PMK No.34/PMK.011/2007 bukan lagi keringanan Bea Masuk yang diberikan, tapi Bea Masuk yang dibebaskan tarifnya akhir Bea Masuknya menjadi 0%.

---

<sup>111</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

<sup>112</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

Bea Masuk atas bahan baku yang diimpor diperhitungkan sebagai biaya yang harus dikeluarkan oleh suatu perusahaan agar dapat melakukan proses kegiatan usahanya yang utama, yaitu produksi. Biaya produksi yang efisien sebagai input produksi penentu output hasil produksi yang berdaya saing. Perlunya fasilitas dari pemerintah untuk industri tertentu ini sejalan dengan pemikiran aliran Merkantilisme dalam teori perdagangan internasional. Stimulus berupa fasilitas perlu diberikan pemerintah untuk mendorong kegiatan produksi dalam negeri dalam rangka menghadapi persaingan produk impor.

### **A.3.Pokok-Pokok Ketentuan Fasilitas Pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007**

Melalui pembahasan tim tarif Departemen Keuangan, dengan pertimbangan-pertimbangan yang menjadi latar belakangnya, pemerintah mengeluarkan kebijakan pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor. Dasar hukum yang digunakan untuk menerbitkan PMK Nomor 34/PMK.011/2007 adalah Pasal 26 ayat (2) UU No.10 tahun 1995. Fasilitas pembebasan Bea Masuk diberikan atas impor bahan baku, dan sektor yang dituju adalah industri komponen kendaraan bermotor.

Bahan baku yang mendapat pembebasan sebagian besar dari jenis logam, yang selama ini belum dapat diproduksi oleh industri penghasil bahan baku di dalam negeri. Jenis bahan baku diestimasi Departemen Perindustrian sebagai bahan baku yang tidak dapat diperoleh dari dalam negeri, kemudian dimasukkan dalam daftar yang terdiri dari 160 jenis bahan baku dalam pos tarif *Harmonized System* (HS) antara 7208.10 sampai 8544.49.

Peraturan Menteri Keuangan tersebut dikeluarkan dengan jangka waktu yang diberikan selama satu tahun. Jangka waktu satu tahun dimaksudkan agar memberikan jaminan kepada industri dalam negeri lainnya yang juga memproduksi bahan baku penunjang, jangan sampai bahan yang diproduksi sejenis.

”Jangka waktu yang ditetapkan dalam Undang-Undang Kepabeanan memang bisa tiga tahun, tapi PMK ini berlaku selama satu tahun mempunyai maksud tersendiri, yaitu untuk memberikan jaminan kepada industri dalam negeri lainnya. Jangan sampai ternyata jenisnya ada di dalam negeri tapi diberikan fasilitas impor kan kasihan industri sejenis dalam negeri.”<sup>113</sup>

Kebijakan Pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor tampaknya lebih ditekankan pada fungsi *regulerend*-nya dibandingkan dengan fungsi *budgetair*-nya. Karena dari sisi pemerintah jelas bahwa fungsi *budgetair* tidak lagi menjadi penting, karena dari fasilitas kepabeanan berupa pembebasan Bea Masuk pemerintah akan kehilangan penerimaan negara dari Bea Masuk.

Kebijakan ini merupakan kebijakan yang termasuk ke dalam kebijakan fiskal dalam pengertian yang luas. Kebijakan ini di satu sisi pemerintah telah bersedia kehilangan penerimaan Bea Masuk. Namun di sisi lain kebijakan ini juga ditujukan untuk mengembangkan dan memajukan industri komponen otomotif nasional. Dalam ruang lingkup yang lebih luas, kebijakan ini digunakan sebagai alat untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi serta perluasan lapangan kerja dengan melakukan stimulus pada kegiatan produksi, konsumsi, dan investasi.

---

<sup>113</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

## **B. Faktor-Faktor Penunjang dan Penghambat dalam Pemberian Fasilitas Pembebasan Bea Masuk atas Impor Bahan Baku untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor**

### **B.1. Faktor-Faktor Penunjang**

Pokok-pokok kebijakan dalam PMK No.34/PMK.011/2007 dimaksudkan agar dalam pelaksanaan dan pemanfaatan fasilitas pembebasan Bea Masuk dapat dijalankan sesuai ketentuan untuk mampu mencapai keberhasilannya. Dalam implementasi PMK tersebut terdapat faktor-faktor yang menjadi penunjang keberhasilannya antara lain :

1. Koordinasi lintas Departemen yang terintegrasi dalam tim Pemerintah yang bertindak sebagai perumus, pembuat, pelaksana, sampai pengawas (evaluasi) kebijakan.

Usulan awal perlunya diberikan insentif pembebasan Bea Masuk ini berangkat dari Departemen Perindustrian (Depperind). Depperind menyampaikan kondisi terakhir yang dihadapi industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri karena Depperind lah yang membawahi sektor-sektor industri tersebut dan memahami benar kebutuhan industrinya. Melalui Surat Menteri Perindustrian Nomor 126/M-IND/2/2007 tanggal 6 Februari 2007 usulan-usulan tersebut termuat dan kemudian disampaikan kepada Departemen Keuangan (Depkeu).

Departemen Keuangan menampung usulan-usulan tersebut yang masuk kepadanya, kemudian dilakukan pembahasan oleh Tim Tarif Departemen Keuangan, dalam hal ini Badan Kebijakan Fiskal juga dilibatkan. Pembahasan

tersebut mempertimbangkan usulan Departemen Perindustrian dan secara seksama menganalisis segala kemungkinan untuk dijadikan pertimbangan mendasar. Atas dasar itulah diperlukannya peran pemerintah sebagai perumus kebijakan. Melalui kewenangan Menteri Keuangan yang dimuat dalam Pasal 26 ayat (2) Undang-Undang Kepabeanan, dikeluarkan kebijakan pemerintah dengan diundangkannya Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 34/PMK.011/2007 tanggal 3 April 2007.

Koordinasi yang baik antara Departemen Keuangan dan Departemen Perindustrian berawal dari penentuan jenis bahan baku yang diberikan pembebasan Bea Masuk. Kajian mendalam perlu dilakukan antara dua departemen tersebut untuk memberikan kepastian dan jaminan terhadap industri dalam negeri lainnya, tidak hanya industri komponen kendaraan bermotor. Bahan baku yang mendapatkan pembebasan Bea Masuk harus benar-benar merupakan jenis bahan baku yang tidak dapat diperoleh di dalam negeri.

”Keberhasilan pembebasan Bea Masuk sangat penting saat penentuan jenis bahan baku yang akan dibebaskan. Harus ditetapkan dengan teliti bahwa bahan baku tersebut memang yang dibutuhkan industri komponen kendaraan bermotor dan yang tidak dapat diperoleh dari dalam negeri, untuk memberi jaminan kepada industri lain di dalam negeri.”<sup>114</sup>

Jaminan terhadap industri penghasil bahan baku sejenis menjadi pertimbangan yang penting. Pertimbangan tersebut meliputi spesifikasi khusus terhadap bahan baku yang diperlukan industri komponen kendaraan bermotor,

---

<sup>114</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

bukan untuk sektor industri lainnya, dan juga yang benar-benar tidak dapat diperoleh dari dalam negeri. Hasilnya dalam PMK tersebut hanya jenis bahan baku yang ditentukan terdapat dalam daftar lampiran yang dapat memperoleh pembebasan Bea Masuk.

Selanjutnya dalam implementasinya, sebagai pihak pelaksana yaitu Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) dan surveyor yang ditunjuk pemerintah melakukan pertukaran informasi mengenai perusahaan yang mengajukan permohonan fasilitas pembebasan Bea Masuk. Hal ini dimaksudkan agar fasilitas yang diberikan tepat sasaran.

Rapat tim tarif telah diadakan secara dua tahap. Tahap pertama merupakan rapat teknis, dengan mengundang industri yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk. Sedangkan tahap kedua merupakan rapat pleno yang terdiri dari tim pemerintah.

Bahkan setelah fasilitas ini berakhir, koordinasi antara Depperind, DJBC, Surveyor dan Depkeu masih terjalin. Surveyor, setelah dilakukan penyesuaian pemohon fasilitas dengan DJBC, melakukan verifikasi akhir untuk menganalisa manfaat pemberian fasilitas, yang disampaikan kepada Departemen Perindustrian. Dalam proses pengajuan perpanjangan fasilitas, karena telah berakhir periode pemanfaatannya, sebagai tim melakukan evaluasi dan pembahasan bersama.

2. Perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri telah memiliki wadah persatuan organisasi atau

tergabung dalam kesatuan asosiasi. Asosiasi tersebut adalah Gabungan Industri Alat-Alat Mobil dan Motor (GIAMM).

Wadah perusahaan-perusahaan komponen kendaraan bermotor, GIAMM, berperan penting dari awal sampai berakhirnya PMK No.34/PMK.011/2007. Sejak awal Departemen Perindustrian dapat mengetahui melalui laporan GIAMM mengenai kondisi perusahaan-perusahaan anggotanya untuk menggambarkan perkembangan dan pertumbuhan industri komponen kendaraan bermotor. Kemudian setelah pembebasan Bea Masuk telah diundangkan, sosialisasi kepada perusahaan-perusahaan penghasil komponen kendaraan bermotor menjadi hal yang tidak sulit. Departemen Perindustrian mengundang perusahaan-perusahaan anggota GIAMM bahwa ada fasilitas pembebasan Bea Masuk yang ditujukan kepada mereka agar dapat segera dimanfaatkan sebaik-baiknya.

Sampai dengan berakhirnya masa berlaku pembebasan Bea Masuk kemudian permohonan agar fasilitas ini dilanjutkan, GIAMM berperan aktif melaporkan peran fasilitas pembebasan Bea Masuk terhadap perusahaan-perusahaan anggotanya. Jadi setiap perusahaan tidak perlu mengaspirasikan permohonan, cukup melalui asosiasi mereka.

3. Penunjukkan Surveyor untuk melakukan Verifikasi industri yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007.

Dalam PMK Nomor 34/PMK.011/2007, pemerintah menunjuk surveyor untuk melakukan verifikasi industri. Surveyor yang ditunjuk adalah PT.

Surveyor Indonesia. Peran Surveyor bertindak sebagai perpanjangan tangan pemerintah dalam pelaksana fasilitas pembebasan Bea Masuk. Surveyor memiliki tugas yang tidak mudah karena harus melakukan verifikasi terhadap perusahaan-perusahaan yang mengajukan permohonan pembebasan Bea Masuk.

”Verifikasi di sini maksudnya pemeriksaan terhadap industri dalam rangka kepastian pemenuhan persyaratan penggunaan fasilitas dan analisis manfaat pemberian fasilitas tersebut.”<sup>115</sup>

Dalam verifikasi awal peran surveyor yang terpenting adalah saat pemeriksaan kelengkapan dokumen dan pemeriksaan lapangan. Keterangan hasil verifikasi awal dari surveyor menentukan dengan pasti kejelasan yuridis perusahaan, jenis bahan baku yang dibutuhkan berdasarkan produk komponen yang dihasilkannya, jumlah bahan baku yang dibutuhkan disesuaikan dengan kapasitas produksinya. Oleh karena itu peran surveyor penting untuk memastikan perusahaan yang memanfaatkan adalah industri komponen kendaraan bermotor, dan menghindari terjadinya inefisiensi antara keinginan impor bahan baku dengan kebutuhan kapasitas produksinya.

Setelah verifikasi awal yang *output*-nya keterangan hasil verifikasi untuk dilampirkan sebagai pemenuhan legalitas permohonan pengajuan fasilitas, surveyor juga melakukan verifikasi produksi, untuk memastikan realisasi impor bahan baku yang digunakan dalam produksi. Selanjutnya verifikasi akhir dilakukan untuk mengevaluasi dan menganalisis manfaat pemberian fasilitas.

---

<sup>115</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Bambang Isworo, *Project Manager SBU trade & finance services*, PT Surveyor Indonesia, tanggal 10 Juni 2008.

Manfaat yang diperoleh pemerintah dengan penunjukan surveyor yang melakukan verifikasi terhadap industri yang memanfaatkan PMK No.34/PMK.011/2007, berdasarkan hasil wawancara dengan Bambang Isworo diungkapkan sebagai berikut :

1. Pemerintah, terutama Depperin bisa mengetahui siapa saja yang memanfaatkan, bahan baku apa yang paling banyak dimanfaatkan, sehingga bisa diketahui bahan baku yang paling dibutuhkan untuk menarik investasi masuk yang tinggi.
2. Menghindari penyalahgunaan fasilitas. Seperti sektor lain yang memanfaatkan, padahal yang dituju adalah industri komponen.
3. Menghasilkan analisa *cost and benefit* dari verifikasi awal sampai akhir. Seperti diketahui ada kehilangan penerimaan Bea Masuk, tapi hasil verifikasi akhir mengarah pada surplus dari pajak-pajak lain.<sup>116</sup>

## **B.2. Faktor-Faktor Penghambat**

Implementasi kebijakan dalam pelaksanaan fasilitas pembebasan Bea Masuk yang diberikan melalui PMK No.34/PMK.011/2007 tidak dapat terhindar dari kendala atau masalah-masalah yang menjadi penghambat. Faktor –faktor penghambat tersebut dapat terjadi baik dalam lingkungan departemen maupun dalam lingkungan perusahaan yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk. Hal-hal yang menghambat implementasi kebijakan ini antara lain :

---

<sup>116</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Bambang Isworo, *Project Manager SBU trade &finance services*, PT Surveyor Indonesia, tanggal 10 Juni 2008

1. Pemanfaatan fasilitas pembebasan Bea Masuk belum dapat langsung dilaksanakan setelah PMK No.34/PMK.011/2007 diberlakukan. Menteri Keuangan mendelegasikan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai pelaksana kebijakan pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor. PMK tersebut tertanggal 3 April 2007, dan berlaku 30 hari kemudian. Secara prosedur perlu diatur petunjuk pelaksanaan pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk dimaksud. Oleh karena itu Direktur Jenderal Bea dan Cukai menetapkan Peraturan Direktur Jenderal Bea dan Cukai Nomor P-19/BC/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 34/PMK.011/2007 tentang Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Bahan Baku Untuk Pembuatan Komponen Kendaraan Bermotor tanggal 27 Juni 2007.

Terdapat jeda waktu sampai hampir dua bulan sejak berlakunya PMK No.34/PMK.011/2007 sampai Dirjen Bea dan Cukai menetapkan peraturan petunjuk pelaksanaannya P-19/BC/2007. Hal tersebut menurut Titi Surti, Kepala Seksi Pembebasan Relatif III Direktorat Fasilitas Kepabeanan adalah dikarenakan proses penunjukkan surveyor.

”Juklak PMK 34/2007 menjadi terlambat terbit karena proses penunjukkan Surveyor. Pemerintah melalui Departemen Perindustrian menyeleksi Surveyor dengan cara seperti *”beauty contest”*, dimana calon surveyor melakukan presentasi dan mengadu kecakapannya, semacam untuk mendapatkan tender.”<sup>117</sup>

Seperti diungkapkan sebelumnya, peran surveyor penting dalam pelaksanaan

---

<sup>117</sup> Hasil wawancara dengan Ibu Titi Surti, Kepala Seksi Pembebasan Relatif III Direktorat Fasilitas Kepabeanan, tanggal 26 Mei 2008.

fasilitas pembebasan Bea Masuk ini. Dalam PMK No.34/PMK.011/2007 pun disebutkan dengan jelas bahwa permohonan pembebasan Bea Masuk harus dilampiri keterangan verifikasi dari surveyor yang ditunjuk pemerintah. Departemen Perindustrian, bertindak sebagai pemerintah, melakukan penunjukan surveyor yang dianggap tepat untuk menjalankan kewenangan melakukan verifikasi terhadap setiap perusahaan yang mengajukan fasilitas pembebasan Bea Masuk. Hal tersebut mengakibatkan perusahaan-perusahaan harus menunggu sebelum dapat langsung mengajukan permohonan untuk mendapat keterangan verifikasi dari surveyor.

2. Faktor lain yang menjadi penghambat suatu perusahaan yang mengajukan permohonan untuk mendapatkan pembebasan Bea Masuk atas bahan baku sebagaimana terdapat dalam PMK No.34/PMK.011/2007 adalah karena masalah legalitas yang tidak terpenuhi.

Masalah izin usaha sering ditemukan pada saat permohonan pembebasan Bea Masuk ini. Syarat perusahaan yang dapat memanfaatkan fasilitas ini adalah izin usaha yang membatasi perusahaan yang mendapat fasilitas adalah perusahaan yang bergerak dalam industri komponen kendaraan bermotor. Namun PMK tersebut coba dimanfaatkan oleh perusahaan-perusahaan yang tidak termasuk dalam kriteria industri komponen kendaraan bermotor.

”Perusahaan yang permohonannya ditolak kebanyakan karena ketentuan legalitasnya tidak terpenuhi. Masalah izin usaha sering ditemui, perusahaan yang bukan kriteria industri komponen kendaraan bermotor tidak boleh mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK 34.”<sup>118</sup>

---

<sup>118</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

### **Ilustrasi IV.2.**

Untuk komponen "shock absorber", selain membutuhkan bahan baku, dibutuhkan juga sub komponen seperti pipa dan spring. Untuk membuat spring misalnya, dibutuhkan bahan baku atau material mentah berupa kawat. Namun baik perusahaan yang menghasilkan pipa ataupun spring tidak termasuk kriteria industri komponen kendaraan bermotor. Ketika perusahaan penghasil spring mengajukan permohonan untuk mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk maka permohonannya akan ditolak.

Penentuan kriteria suatu perusahaan masuk dalam industri komponen kendaraan bermotor menjadi mudah jika perusahaan tersebut merupakan anggota GIAMM, namun jika tidak maka akan menjadi sulit. Penentuannya perusahaan seperti itu perlu dilakukan oleh Departemen Perindustrian melalui Surveyor, maupun Direktorat Fasilitas Kepabeanan untuk memastikannya.

3. Mekanisme pasar luar negeri. Ketidakstabilan kondisi yang mempengaruhi impor dalam rangka pelaksanaan pembebasan Bea Masuk ini dihadapkan dengan hukum pasar ekonomi, yaitu hukum *supply* dan *demand*. Sebagai contoh nyata bahwa terjadi keterbatasan persediaan Iron Ore yang dapat diperoleh dari Jepang, Korea, Taiwan, dan India. Akibatnya terjadi kenaikan harga atas bahan baku yang masuk dalam spesifikasi besi baja iron ore tersebut. Beberapa negara juga menetapkan maksimal besarnya kuota yang boleh diperdagangkan ke luar negeri. Hal tersebut dapat mengakibatkan perbedaan rencana impor dan realisasinya.

Selain faktor-faktor penghambat tersebut, dari keterangan GAIKINDO maupun GIAMM dapat dihipotesiskan masalah yang dihadapi perusahaan-perusahaan yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor adalah sebagai berikut :

a. Kendala Internal

- 1) Persiapan teknis seperti perusahaan yang hendak mengimpor harus mempunyai Angka Pengenal Impor (API), maupun Angka Pengenal Impor Terbatas (APIT). Karena itu tidak semua dapat menjadi salah satu pelaku dalam perdagangan internasional. Hal ini dapat diatasi jika perusahaan yang tidak mempunyai API maupun APIT menggunakan perusahaan jasa kepabeanan. Cara lain adalah dengan membuat kesepakatan dengan perusahaan lain agar dapat memanfaatkan kuota impor perusahaan lain tersebut, dengan mekanisme "QQ". Cara ini juga dapat digunakan ketika nilai impor suatu perusahaan bernilai kecil.
- 2) Kemampuan dan Pemahaman tentang Perdagangan Internasional.  
Kemampuan dan pemahaman tentang Perdagangan Internasional sangat diperlukan dalam kelancaran pelaksanaan transaksi dalam perdagangan internasional, seperti pengisian formulir dan pemrosesan dokumen harus teliti dan benar. Kemampuan dan pemahaman yang minim akan menimbulkan resiko kerugian secara finansial maupun berupa pelanggaran peraturan.

### 3) Pembiayaan

Walaupun perusahaan komponen kendaraan bermotor ingin memanfaatkan fasilitas untuk dapat mengimpor bahan bakunya dengan mendapatkan pembebasan Bea Masuk, kalau tidak didukung dengan kekuatan yang cukup maka hal itu sulit terwujud jika faktor pembiayaan dalam perusahaannya tidak memadai.

#### b. Kendala Eksternal

1) Kepercayaan antara eksportir dan importir. Secara bisnis, kepercayaan menjadi hal yang penting dalam kesepakatan jual-beli.

2) Sistem quota dan kondisi hubungan dagang dengan negara lain.

Keinginan impor bisa terbendung pembatasan seperti ketentuan kuota barang dan kuota negara.

3) Keikutsertaan dengan keanggotaan organisasi internasional.

Organisasi internasional dimaksudkan untuk mengatur stabilisasi harga barang di pasar internasional, tapi kadang menjadi penghambat importir untuk meningkatkan transaksi komoditi yang bersangkutan.

### **C. Pencapaian Sasaran dan Tujuan Pemberian Insentif Berupa Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Kepada Industri Komponen Kendaraan Bermotor**

Salah satu bagian dari analisis kebijakan adalah melakukan evaluasi terhadap kebijakan tersebut. Setelah berakhir masa berlaku kebijakan insentif pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk bahan baku yang ditujukan kepada industri komponen dalam negeri, dapat dilakukan evaluasi terhadap keberhasilan

kebijakan tersebut. Terlebih lagi, usulan perpanjangan juga sedang diupayakan. Tentu pemerintah akan mempertimbangkan kontribusi hasil yang diperolehnya melalui pencapaian sasaran dan tujuannya.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 34/PMK.011/2007 tentang pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor merupakan kebijakan pemerintah dalam lingkup fasilitas kepabeanan. Setiap kebijakan pemerintah memiliki sasaran dan tujuan yang diharapkan dapat mencapai hasil terbaik. Terlebih lagi karena kebijakan ini merupakan insentif, pemerintah telah berkorban untuk kehilangan penerimaan negara dari penerimaan Bea Masuk. Diharapkan dengan pengorbanan tersebut, pemerintah mendapatkan kompensasi yang positif.

### **C.1. Sasaran Terhadap Industri yang Memanfaatkan dan Bahan Baku yang Dimanfaatkan**

Sasaran dan tujuan dari kebijakan pemberian insentif ini tidak dapat dipisahkan dari hal-hal yang melatarbelakanginya. Seperti disampaikan sebelumnya, yang menjadi pertimbangan awal adalah kondisi-kondisi yang dihadapi industri komponen kendaraan bermotor dalam negeri, seperti menurunnya daya saing produknya terhadap produk impor, karena bahan baku yang dibutuhkan harus diimpor dari luar negeri.

Dengan demikian yang menjadi sasaran dikeluarkannya kebijakan pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007 adalah perusahaan-perusahaan yang mendapat insentif, yaitu industri komponen kendaraan bermotor

dalam negeri. Berdasarkan data yang diperoleh dari Direktorat Jenderal Bea dan Cukai jumlah perusahaan yang memanfaatkan fasilitas ini sebagai berikut :

**Tabel IV.2.**  
**Jumlah Perusahaan yang Memanfaatkan Fasilitas Pembebasan Bea Masuk (PMK No.34/PMK.011/2007)**

Tahun	Jumlah Perusahaan
2007	72
Januari s.d. April 2008	16
<b>JUMLAH</b>	<b>88</b>

Sumber : Direktorat Fasilitas Kepabeanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Jumlah perusahaan yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk yang diberikan melalui PMK Nomor 34/PMK.011/2007 berdasarkan laporan DJBC relatif banyak. Informasi yang diperoleh dari Departemen Perindustrian, jumlah perusahaan yang mengajukan permohonan kepada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah berjumlah 99 perusahaan, sedangkan 88 perusahaan yang permohonannya diterima dan boleh memanfaatkan fasilitas tersebut. Jika diestimasikan dengan jumlah perusahaan anggota GIAMM yang berjumlah 135 perusahaan, maka 65% nya memanfaatkan fasilitas ini.

”Sebagian besar perusahaan anggota kami memanfaatkan PMK 34. Terutama perusahaan yang produk komponennya berbahan baku logam, seperti besi baja. Perusahaan-perusahaan anggota kami memang sangat membutuhkannya.”<sup>119</sup>

Dari segi pembiayaan, penerima fasilitas tidak lagi mengeluarkan salah satu komponen biaya yaitu Bea Masuk. Hilangnya komponen biaya ini yang dapat mendorong perusahaan meminta fasilitas untuk dapat mengimpor bahan baku guna memenuhi kebutuhan produksinya. Seperti diketahui nilai Bea Masuk merupakan modal kerja yang cukup besar dan berarti bagi kelangsungan jalannya

<sup>119</sup> Hasil wawancara dengan Ibu Magda, pengurus GIAMM, tanggal 7 Mei 2008.

perusahaan. Manfaat yang demikian memang nampak dirasakan oleh pemakai fasilitas, yang terbukti dari banyaknya jumlah perusahaan yang mengajukan permohonan.

Sasaran kebijakan dari segi pihak yang mendapatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk dapat dikatakan tercapai karena perusahaan-perusahaan ini merupakan perusahaan yang bergerak dalam industri komponen kendaraan bermotor. Dengan demikian dapat digambarkan bahwa sebagian besar perusahaan penghasil komponen kendaraan bermotor dalam negeri yang membutuhkan bahan baku yang harus diimpor dari luar negeri memang membutuhkan fasilitas ini.

Pencapaian sasaran lainnya adalah dari segi jumlah dan jenis bahan baku yang dimanfaatkan pembebasan Bea Masuknya. Peran PT Surveyor Indonesia dalam hal ini sangat berarti karena mereka melakukan verifikasi menyeluruh terhadap kebutuhan bahan baku perusahaan yang mengajukan permohonan. Hasil verifikasi terhadap pasokan bahan baku, kapasitas produksi, sampai distribusi menunjukkan jenis dan jumlah bahan baku yang sesuai dengan kondisi perusahaan agar tidak terjadi penyalahgunaan fasilitas dan menghindari terjadinya inefisiensi. Suatu perusahaan komponen kendaraan bermotor tidak dapat seenaknya mengimpor bahan baku jika jenis bahan bakunya tidak digunakan untuk produksinya. Begitu pula terhadap jumlah bahan baku yang ingin diimpornya, mereka tidak dapat seenaknya mengimpor bahan baku apabila ternyata melebihi kapasitas produksinya.

”..tapi perusahaan juga perlu cermat berhitung, apakah pasokan bahan baku komponen seperti baja dan logam lainnya tersedia sesuai dengan

spesifikasi yang mereka butuhkan atau tidak. Jumlahnya juga. Ini harus dipertimbangkan untuk menghindari inefisiensi,"<sup>120</sup>

Indikasi pencapaian sasaran terhadap bahan baku yang digunakan juga diperoleh dari jenis bahan bakunya. Seperti diketahui sebelumnya bahwa bahan baku yang mendapat pembebasan Bea Masuk adalah bahan baku yang belum mampu diproduksi di dalam negeri. Tujuannya adalah untuk melindungi industri penghasil bahan baku yang sejenis, kemudian dapat membuka investasi baru.

“Pembebasan bea masuk bahan baku komponen kendaraan tidak akan mengganggu industri seperti besi dan baja dalam negeri. Sebab jenis yang dibebaskan berbeda dengan yang diproduksi industri dalam negeri.”<sup>121</sup>

”Ternyata dari 160 *item* dalam PMK tersebut hanya 134 *item* yang diajukan untuk mendapatkan pembebasan...Ini membuka lebar investasi masuk. Depperind dapat dengan lantang membuka kesempatan investasi masuk. Jenis bahan baku apa yang paling banyak dimanfaatkan impornya, itu yang perlu dimasukkan investor di Indonesia.”<sup>122</sup>

Berdasarkan informasi tersebut dapat diperoleh pemahaman bahwa fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007 juga dapat mendukung sektor industri lainnya. PMK tersebut tidak hanya memberi jaminan bahwa industri penghasil bahan baku sejenis tidak akan terganggu oleh produk bahan baku yang mendapat pembebasan Bea Masuk, tapi juga dapat membuka investasi baru. Pemerintah, dalam hal ini Depperind, membuka investasi baru yang masuk agar industri dalam negeri mampu memproduksi bahan baku yang paling banyak dibutuhkan untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor.

---

<sup>120</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Bambang Isworo *Project Manager SBU trade &finance services*, PT Surveyor Indonesia, tanggal 10 Juni 2008

<sup>121</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

<sup>122</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008.

## **C.2.Pencapaian Tujuan Pemberian Insentif Berupa Fasilitas Pembebasan**

### **Bea Masuk**

Menurut Noegardjito (GAIKINDO), langkah pemerintah memberikan insentif berupa fasilitas pembebasan Bea Masuk merupakan suatu langkah yang positif untuk memajukan industri komponen otomotif nasional dan diharapkan dapat dilanjutkan, kemudian diikuti dengan insentif-insentif lainnya. Dengan adanya kebijakan pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku pembuat komponen kendaraan bermotor maka:

- a. Menjadi momentum untuk melindungi produsen dalam negeri dalam menghadapi persaingan dalam pasar, terutama dengan produk impor.
- b. Menjadi momentum untuk melakukan peningkatan daya saing sehingga produk komponen lebih kompetitif.
- c. Dengan adanya kebijakan tersebut diharapkan ada peningkatan kesempatan kerja.<sup>123</sup>

Menurut Nasrudin Djoko Suryono dan Djaka Kusmartata, PMK No.34/PMK.011/2007 dikeluarkan pemerintah dengan tujuan pokok meningkatkan daya saing produk komponen kendaraan bermotor hasil produksi industri dalam negeri. Dengan dibebaskannya Bea Masuk, diharapkan dapat meningkatkan daya saing tersebut karena akan mengurangi modal produksinya, yaitu biaya bahan baku. Produk komponen kendaraan bermotor diharapkan dapat lebih kompetitif dengan produk impor, yang artinya akan meningkatkan persaingan dalam pasar domestik (prioritas dibandingkan pasar global). Jika

---

<sup>123</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Noegardjito, secretary of GAIKINDO, tanggal 13 Maret 2008.

penyerapan pasar semakin baik, maka membuka kesempatan kerja lebih lebar. Pada akhirnya, diharapkan akan mampu meningkatkan pertumbuhan industri dari sektor komponen kendaraan bermotor dengan maksimal.<sup>124</sup>

Dalam melakukan analisis pencapaian tujuan, penulis akan melakukan teknik triangulasi, dimana teknik ini dijelaskan oleh Huberman dan Miles sebagai berikut:

*By self-consciously setting out to collect and double-check findings, using multiple sources and modes of evidence, the researcher will build the triangulation process into ongoing data collection. It will be the way ho or she got to the finding in the first place- by seeing or hearing multiple instances of it from different sources, using different methods, and by squaring the finding with others with which is coincide.*<sup>125</sup>

Penulis akan melakukan perbandingan antara pernyataan-pernyataan hasil wawancara yang telah dilakukan dengan data-data yang relevan. Dengan melakukan verifikasi atas data-data yang ada, diharapkan dapat dibuat suatu titik temu serta kesimpulan dari data-data tersebut serta mengetahui sampai sejauh mana tujuan kebijakan ini telah tercapai.

Pemerintah telah memberikan insentif kepada industri komponen kendaraan bermotor berupa pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk. Artinya pemerintah telah mengambil resiko kehilangan penerimaan negara dari pos penerimaan Bea Masuk. Namun di samping itu, pemerintah juga mengharapkan kehilangan penerimaan Bea Masuk akan mampu dikompensasikan oleh keberhasilan kebijakan tersebut.

---

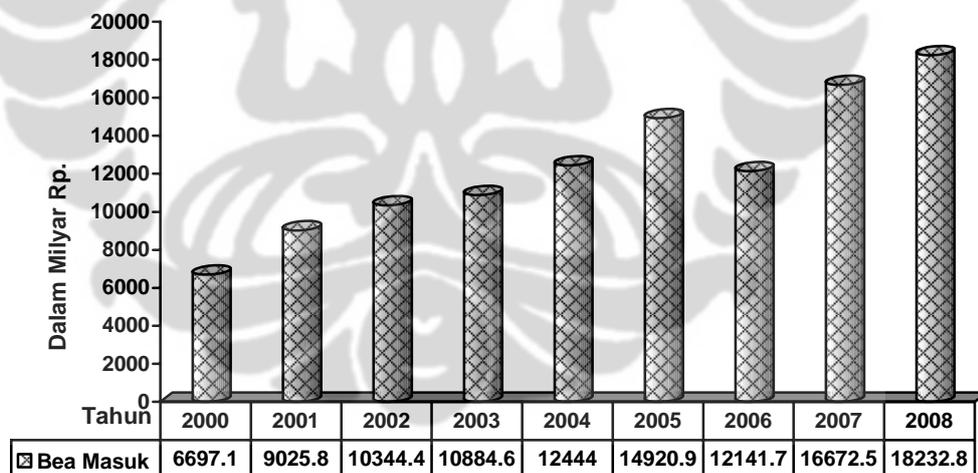
<sup>124</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nasrudin Djoko Suryono dan Djaka Kusmartata, Bidang Analisis Kepabeanan dan Cukai, Pusat Kebijakan Pendapatan Negara, Badan Kebijakan Fiskal (BKF).

<sup>125</sup> Ed. by Norman K Denzin, Yvonna S. Lincoln, *Handbook of Qualitative Research*, Sage Publication, Inc. Usa : 1994, hal.438

Apabila fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor mampu mencapai tujuan peningkatan daya saing, imbasnya akan sangat positif dalam berbagai hal. Implikasi yang ditimbulkan terhadap produksi, penjualan, investasi, dan terhadap penerimaan negara dari sektor pajak lain mampu mengkompensasi Bea Masuk yang hilang.

#### a. Kompensasi Penerimaan dari Jenis Pajak Lainnya

Pemberian fasilitas pembebasan Bea Masuk menjadikan tarif Bea Masuk bahan baku yang dibebaskan menjadi 0%, selisih dari tarif sebelum dibebaskan adalah 5-15%. Hal ini jelas akan mengurangi penerimaan negara dari sektor Bea Masuk, yang target penerimaannya selalu diharapkan meningkat seperti ditunjukkan sebagai berikut.



**Grafik IV.3.**

#### **Penerimaan dan Proyeksi Penerimaan Bea Masuk**

Sumber : Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Penerimaan negara yang berasal dari Bea Masuk memang tidak sebesar kontribusi dari pajak-pajak lainnya sehingga peranan Bea Masuk terhadap

penerimaan negara tidak terlalu besar. Kegiatan importasi yang tidak stabil membuat penetapan target penerimaan Bea Masuk selalu meningkat.

Estimasi kehilangan penerimaan negara dari Bea Masuk yang semestinya diterima pemerintah sebelum ada pembebasan Bea Masuk dapat diperhitungkan sebagai berikut :

**Tabel IV.3.**  
**Nilai Impor Bahan Baku yang Mendapat Fasilitas Pembebasan Bea Masuk**  
**(PMK No.34/PMK.011/2007)**

<b>Tahun</b>	<b>Total Nilai Impor (USD)</b>
2007	582.754.508,00
Januari s.d. April 2008	19.844.743,00
<b>TOTAL</b>	<b>602.599.251,00</b>

Sumber : Direktorat Fasilitas Kepabeanan DJBC

Estimasi Perhitungan *loss* Bea Masuk oleh DJBC :

Kehilangan pendapatan negara tahun 2007 dan Januari sampai dengan April 2008 diperhitungkan sebagai berikut :

**Loss Bea Masuk : 7,5% x USD 602.599.251 x Rp. 9.400 = Rp.425 Milyar**

Tarif 7,5% sebagai tarif Bea Masuk rata-rata sebelum bahan baku dibebaskan Bea Masuknya. Diperoleh dari data bahwa jumlah yang diestimasikan merupakan kehilangan pendapatan negara dari pembebasan Bea Masuk selama pemanfaatan PMK No.34/PMK.011/2007 adalah sejumlah Rp.425 Milyar. Jumlah ini cukup besar sebagai konsekuensi mengurangi target penerimaan Bea Masuk yang ditetapkan sebesar Rp.14 Triliun di tahun 2007 dan Rp.17 Triliun di tahun 2008.

Dari sisi pemerintah sendiri tentu saja dengan adanya pembebasan tarif Bea Masuk maka akan menurunkan penerimaan negara dari penerimaan Bea Masuk. Namun dengan adanya fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku

untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor ternyata terdapat potensi penerimaan jenis-jenis pajak lainnya di luar Bea Masuk. Hal tersebut sama seperti yang diungkapkan oleh Subagio bahwa kehilangan penerimaan Bea Masuk telah terkompensasi oleh penerimaan PPN, bahkan berlipat ganda dari jumlah penerimaan yang hilang.

”Loss Bea Masuk yang diperkirakan adalah sekitar 450 Milyar. Namun hanya dari 20 perusahaan kategori besar tersebut, penerimaan negara dari PPN meningkat sampai 900 Milyar. Ini berarti peningkatan penjualan karena peningkatan produksi, pasar menyerap lebih banyak, maka artinya daya saing produk komponen dalam negeri sangat meningkat....kehilangan pendapatan negara bukan hal yang sangat ditakutkan pemerintah. Kehilangan tersebut akan bermakna ketika dikompensasikan oleh hasil yang lebih besar dan pemerintah dapat berperan memajukan industri dalam negeri sebagai penggerak perekonomian juga.”<sup>126</sup>

Analisis penerimaan Bea Masuk yang hilang dapat dibandingkan dengan hasil audit GIAMM yang dilakukan terhadap 20 perusahaan kategori besar yang memanfaatkan PMK No.34/PMK.011/2007 dengan membandingkan pada periode Juli-Desember di tahun 2006 dan 2007. Berdasarkan data estimasi penerimaan penjualan pada tahun 2007= Rp.49 Triliun, naik dari Rp.41 Triliun di 2006.<sup>127</sup> Dengan demikian dapat diketahui bahwa terjadi peningkatan penjualan produk komponen sebesar Rp. 8 Triliun, sehingga *loss* penerimaan Bea Masuk telah terkompensasi dari penerimaan PPN sebagai berikut:

**Peningkatan Penerimaan PPN :  $10\% \times \text{Rp.}8 \text{ Triliun} = \text{Rp.}800 \text{ Milyar}$**

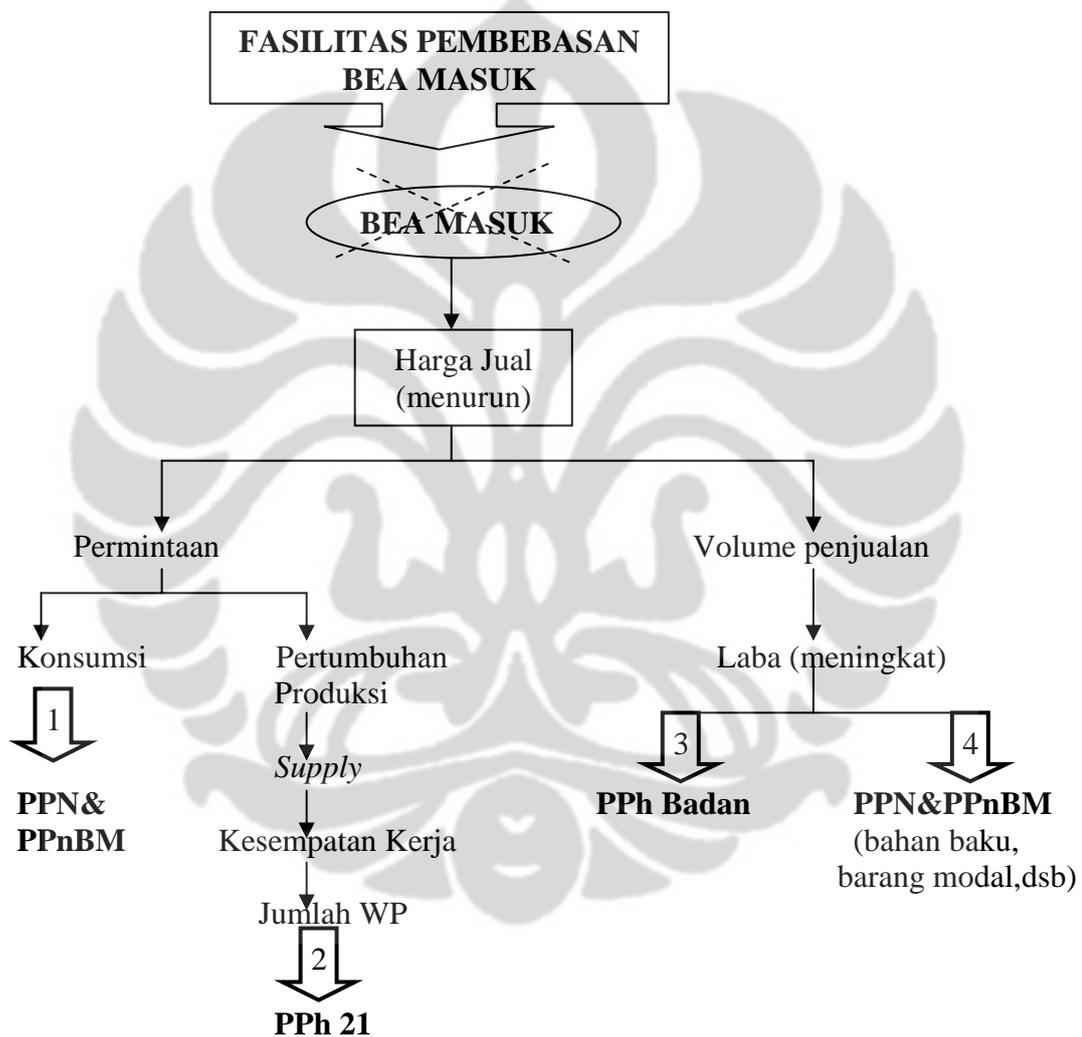
Artinya, pembebasan Bea Masuk tidak akan menurunkan penerimaan negara secara agregat. Bahkan sebaliknya akan meningkatkan penerimaan negara dari

---

<sup>126</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008

<sup>127</sup> Data yang dikumpulkan GIAMM dari 20 perusahaan anggotanya yang memanfaatkan PMK No.34/PMK.011/2007, Juli-Desember 2007 dan periode yang sama di tahun sebelumnya.

jenis-jenis pajak lainnya. Kompensasi dari hanya satu jenis pajak yaitu PPN sudah mampu menutup kehilangan Bea Masuk, bahkan terdapat surplus penerimaan di sektor PPN hampir berlipat ganda dari penerimaan Bea Masuk yang hilang. Selain PPN, potensi penerimaan pajak lainnya yang juga dapat meningkat dapat dianalisis melalui ilustrasi sebagai berikut.



**Gambar IV.2**

**Ilustrasi Potensi Penerimaan Jenis Pajak Lainnya**

Sumber: Diolah Peneliti

Potensi penerimaan negara dari jenis pajak lainnya yang dapat diperoleh pemerintah juga ditemukan dari hasil wawancara oleh pihak *analist* dari Badan Kebijakan Fiskal (BKF) sebagai berikut :

“Dari laporan yang kami terima penjualan produk komponen sejak ada pembebasan Bea Masuk meningkat tajam. Jelas dari sini penerimaan PPN juga akan meningkat. Banyak lagi jika kita analisis dari meningkatnya laba perusahaan yang akan meningkatkan PPh Badannya, terbukanya lapangan kerja.”<sup>128</sup>

“Efek domino terhadap pajak lainnya juga terjadi. Kapasitas produksi perusahaan kan mampu terpenuhi..ini juga bisa meningkatkan kesempatan lapangan kerja. Kalau tenaga kerja bertambah, artinya kan penerimaan PPh 21 karyawan juga meningkat..dari sisi perusahaannya..dengan peningkatan laba kan PPh Badannya akan meningkat juga.”<sup>129</sup>

Seperti dikemukakan sebelumnya bahwa dengan adanya fasilitas pembebasan Bea Masuk, maka komponen pembentuk harga dari biaya yang dikeluarkan untuk Bea Masuk tidak akan diperhitungkan, maka akan berdampak pada penurunan harga jual produk komponen, sehingga permintaan terhadap produk tersebut mengalami peningkatan. Sesuai prinsip hukum ekonomi makro bahwa penurunan harga jual akan meningkatkan *demand* atau permintaan konsumen maka konsumsi akan meningkat. Dengan adanya peningkatan penyerapan pasar, maka potensi penerimaan negara dari pajak konsumsi yakni PPN akan meningkat (titik 1).

Dengan meningkatnya *demand*, maka akan mengacu pertumbuhan produksi sehingga *supply* akan meningkat. Seperti salah satu informasi yang dapat membuktikan bahwa salah satu perusahaan telah menambah kapasitas produksinya karena optimisme terhadap manfaat fasilitas pembebasan Bea Masuk ini.

“PT Astra Daihatsu Motors sudah menambah kapasitas produksinya, karena mereka optimis ini akan berhasil..”<sup>130</sup>

---

<sup>128</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Nasrudin Djoko Sutanto, Kabid Analisis Kepabeanan dan Cukai II, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008

<sup>129</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Djaka Kusmartata, Kasubid Fasilitas Kepabeanan Bidang Analisis Kepabeanan dan Cukai, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008.

<sup>130</sup> Hasil wawancara dengan Bapak M. Sjaffari (GIAMM), tanggal 7 Mei 2008.

Meningkatnya *supply* karena pertumbuhan produksi kemudian diharapkan dapat berdampak positif pada perluasan kesempatan kerja sehingga tingkat pengangguran akan menurun sehingga cenderung akan meningkatkan jumlah Wajib Pajak. Dengan demikian, penerimaan negara dari *tax on employment income* (PPh 21) akan meningkat (titik 2).

Sedangkan bila ditinjau dari sudut perusahaan, dengan meningkatnya volume penjualan maka kinerja perusahaan akan meningkat karena memperoleh laba yang lebih besar sehingga dari sini terdapat potensi penerimaan *corporate income tax* (PPh Badan) yang lebih besar (titik 3). Meningkatnya produksi juga akan meningkatkan penerimaan pajak atas konsumsi dari sektor *corporate*, misalnya dari meningkatnya penerimaan bahan baku, barang modal, dan sebagainya (titik 4).

Berdasarkan analisis terhadap penerimaan negara, dibuktikan bahwa kehilangan penerimaan negara yang berasal dari penerimaan Bea Masuk karena adanya fasilitas pembebasan Bea Masuk PMK No.34/PMK.011/2007 tidak akan menurunkan penerimaan negara secara agregat. Kehilangan penerimaan Bea Masuk dapat dikompensasikan, bahkan dapat meningkat dari sektor pajak lainnya seperti PPN dan PPnBM, PPh Badan, dan PPh 21.

#### **b. Peningkatan Penjualan dan Ekspor, serta Menurunnya Produk Impor**

Pemberian insentif kepada industri komponen kendaraan bermotor mengarah kepada pertumbuhan industri tersebut, sesuai dengan dasar pertimbangan kebijakan pemerintah. Pertumbuhan industri ini dapat digambarkan melalui pertumbuhan produksi, penjualan, dan ekspor.

“Tujuan fasilitas ini jelas untuk mendorong pertumbuhan industri komponen otomotif nasional. Pertumbuhan industri ini bisa dilihat dari berbagai sisi, seperti pertumbuhan produksi, penjualan, bahkan pertumbuhan ekspor.”<sup>131</sup>

Oleh karena itu, evaluasi keberhasilan PMK No.34/PMK.011/2007 dapat juga dilakukan melalui gambaran penjualan, ekspor dan impor komponen kendaraan bermotor. Fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor diterapkan pemerintah dalam rangka peningkatan daya saing produk komponen kendaraan bermotor. Daya saing yang dimaksud tidak hanya di pasar domestik, tapi juga untuk meningkatkan daya saing komoditas ekspor di pasar global dalam rangka ekspor.

“..tidak terbatas pada penjualan domestik saja..kalau produk komponen dalam negeri berdaya saing, tidak hanya daya saing domestik, tapi juga daya saing global, komoditi ekspor juga meningkat. Kalo ekspor meningkat, kan jelas manfaat yang diterima pemerintah banyak.”<sup>132</sup>

Suatu komoditi atau produk dikatakan mempunyai “daya saing” dalam pasaran internasional salah satunya jika biaya produksi yang berkeunggulan-komparatif (efisien). Dengan memanfaatkan PMK No.34/PMK.011/2007 maka biaya produksi atas bahan bakunya dapat efisien karena Bea Masuk tidak lagi diperhitungkan biaya produksi.

Peningkatan daya saing produk komponen kendaraan bermotor yang meningkatkan penjualan dan ekspor komoditi dari perusahaan-perusahaan yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007 dapat dibuktikan dengan tabel berikut.

---

<sup>131</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Subagio, Kasubdit Iklim Usaha Direktorat Industri Alat Transportasi Darat dan Kedirgantaraan Departemen Perindustrian, tanggal 12 Mei 2008

<sup>132</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Djaka Kusmartata, , Kasubid Fasilitas Kepabeanan Bidang Analisis Kepabeanan dan Cukai, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008.

**Tabel IV.4.**  
**Data Penjualan Domestik dan Ekspor Industri Otomotif**  
**(Periode 2006-2007 Dan Forecast 2008)**

<b>PENJUALAN</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Growth</b>	<b>2008 (forecast)</b>
Mobil (x1000 unit)	319	433	26,3 %	500-540
Sepeda Motor (x1000 unit)	4.471	4.714	5,2 %	5.200-5.400
<b>Komponen KBM (Trilyun rupiah)*</b>	<b>41</b>	<b>49</b>	<b>16,3 %</b>	<b>58-60</b>
<b>EKSPOR</b>				
Mobil (x1000 unit)	31,0	60,3	48,6 %	80-90
Sepeda Motor (x1000 unit)	42,4	25,6	(65,6 %)	30-40
<b>Komponen KBM (Juta US\$)*</b>	<b>808</b>	<b>900</b>	<b>10,2 %</b>	<b>1.000-1.100</b>

*\* Hanya dari anggota dari GIAMM*

Sumber : Gaikindo, AISI

Tabel IV.4. menunjukkan bahwa penjualan domestik komponen kendaraan bermotor oleh perusahaan anggota GIAMM yang memanfaatkan fasilitas pembebasan Bea Masuk, di tahun 2007 setelah diberikan fasilitas pembebasan Bea Masuk penjualannya mengalami pertumbuhan yang cukup tinggi, sampai 16,3%. Artinya bahwa daya saing produk komponen kendaraan bermotor meningkat karena adanya fasilitas pembebasan Bea Masuk, sehingga pasar domestik menyerap lebih banyak seiring dengan peningkatan permintaan produk komponen kendaraan bermotor.

Sedangkan untuk memperoleh gambaran menyeluruh mengenai ekspor dan impor komponen kendaraan bermotor, akan dilengkapi dengan data ekspor dan impor dalam periode 2006 dan 2007, yang ditunjukkan oleh tabel IV.5 sebagai berikut.

**Tabel IV.5.**  
**Data Ekspor & Impor Sektor Otomotif**  
**(Periode 2006-2007 Dan Forecast 2008)**  
**(Juta US\$)**

	EKSPOR					IMPOR				
	2006	2006*	2007	Growth %	2008 (forecast)	2006	2006*	2007	Growth %	2008 (forecast)
Mobil	411,7	283,7	634,3	124	-	1.037,4	841,1	1.105,4	31	-
Sepeda Motor	30,6	23,6	21,2	(10)	-	49,4	44,2	19,1	(57)	-
<b>Komp. KBM</b>	<b>1.675,8</b>	<b>1.261,1</b>	<b>1.292,8</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>2.164,0</b>	<b>1.650,7</b>	<b>1.582,0</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>
Total	2.118,1	1.568,4	1.948,3	24	2.800-3000	3.250,8	2.536,0	2.706,5	7	3.900-4.200

\*Data Januari - September

Sumber: IATDK-Deperind, diolah

Ekspor komponen kendaraan bermotor pada periode yang sama mengalami pertumbuhan 10,2% hanya dari anggota GIAMM yang sebagian besar memanfaatkan fasilitas PMK No.34/PMK.011/2007. Nilai tersebut kemudian juga dapat mendorong pertumbuhan ekspor keseluruhan sektor industri komponen kendaraan bermotor nasional, dimana pertumbuhan ekspornya meningkat sebesar 3%.

”Setiap kenaikan nilai ekspor yang mengalami pertumbuhan itu akan berarti. Kalau pada kasus ini sebelumnya daya saing domestiknya saja rendah, kemudian malah mampu meningkatkan ekspor, itu bagus sekali.”<sup>133</sup>

Di samping ekspor, peningkatan daya saing produk komponen kendaraan bermotor hasil produksi industri dalam negeri juga dapat dibuktikan dengan menurunnya produk impor ke pasar domestik. Data membuktikan impor komponen kendaraan bermotor pun menurun sebanyak 4%. Berlawanan dengan

<sup>133</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Djaka Kusmartata, Kasubid Fasilitas Kepabeanan Bidang Analisis Kepabeanan dan Cukai, PKPN, BKF Departemen Keuangan, tanggal 5 Juni 2008.

data sebelumnya yang menunjukkan melonjaknya produk impor di tahun sebelum ada fasilitas pembebasan Bea Masuk, padahal permintaan komponen kendaraan bermotor makin meningkat sebagai akibat langsung dari permintaan kendaraan bermotor yang meningkat pula. Melalui fasilitas pembebasan Bea Masuk, industri dalam negeri mampu memenuhi kebutuhan di pasar domestik sekaligus mampu bersaing dengan produk impor.

Hasil analisis terhadap pertumbuhan industri komponen kendaraan bermotor setelah diberikannya fasilitas pembebasan Bea Masuk atas impor bahan baku untuk pembuatan komponen kendaraan bermotor menunjukkan hasil yang positif. Terbukti dengan pertumbuhan penjualan domestik yang meningkat sebesar 16,3% dibandingkan tahun sebelum diberikan fasilitas pembebasan Bea Masuk. Selain itu pertumbuhan ekspor komponen kendaraan bermotor juga meningkat 10,3% hanya dari perusahaan yang memanfaatkan fasilitas, kemudian mampu meningkatkan nilai ekspor keseluruhan komponen kendaraan bermotor sebesar 3%. Kemampuan bersaing dengan produk impor juga dibuktikan dengan menurunnya impor komponen kendaraan bermotor sebanyak 4%, dimana pasar domestik lebih memilih produk dalam negeri dibandingkan dengan produk impor.

Semua itu membuktikan bahwa stimulus insentif yang diberikan pemerintah melalui fasilitas pembebasan Bea Masuk dalam PMK No.34/PMK.011/2007 mampu meningkatkan daya saing produk komponen kendaraan bermotor dalam negeri. Peningkatan daya saing mampu mendorong pertumbuhan industri komponen kendaraan bermotor melalui pertumbuhan produksi dan penjualan, pertumbuhan ekspor, dan mampu bersaing dengan produk impor.